

AGUTTES

AUTOMOBILES
DE PRESTIGE & DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

Samedi 20 juin 2015
Lyon-brotteaux



RESPONSABLE DE LA VENTE
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
voitures@aguttes.com



CLAUDE AGUTTES
01 47 45 55 55
claude@aguttes.com



CONTACT ETUDE
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
voitures@aguttes.com

Avec la collaboration de
Geoffroi Baijot



CONSULTANT
Benjamin Arnaud
06 13 55 05 29



AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 20 juin 2015 à 14h30

Lyon-Brotteaux

Expositions publiques
Jeudi 18 juin 2015 de 10h à 19h
Vendredi 19 juin 2015 de 10h à 19h
Samedi 20 juin de 10h à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com
Vente en live sur www.drouotlive.com






Important : Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue
*Nous attirons votre attention sur les lots suivis de +, °, *, #, ~ pour lesquels s'appliquent des conditions particulières décrites en fin de catalogue*

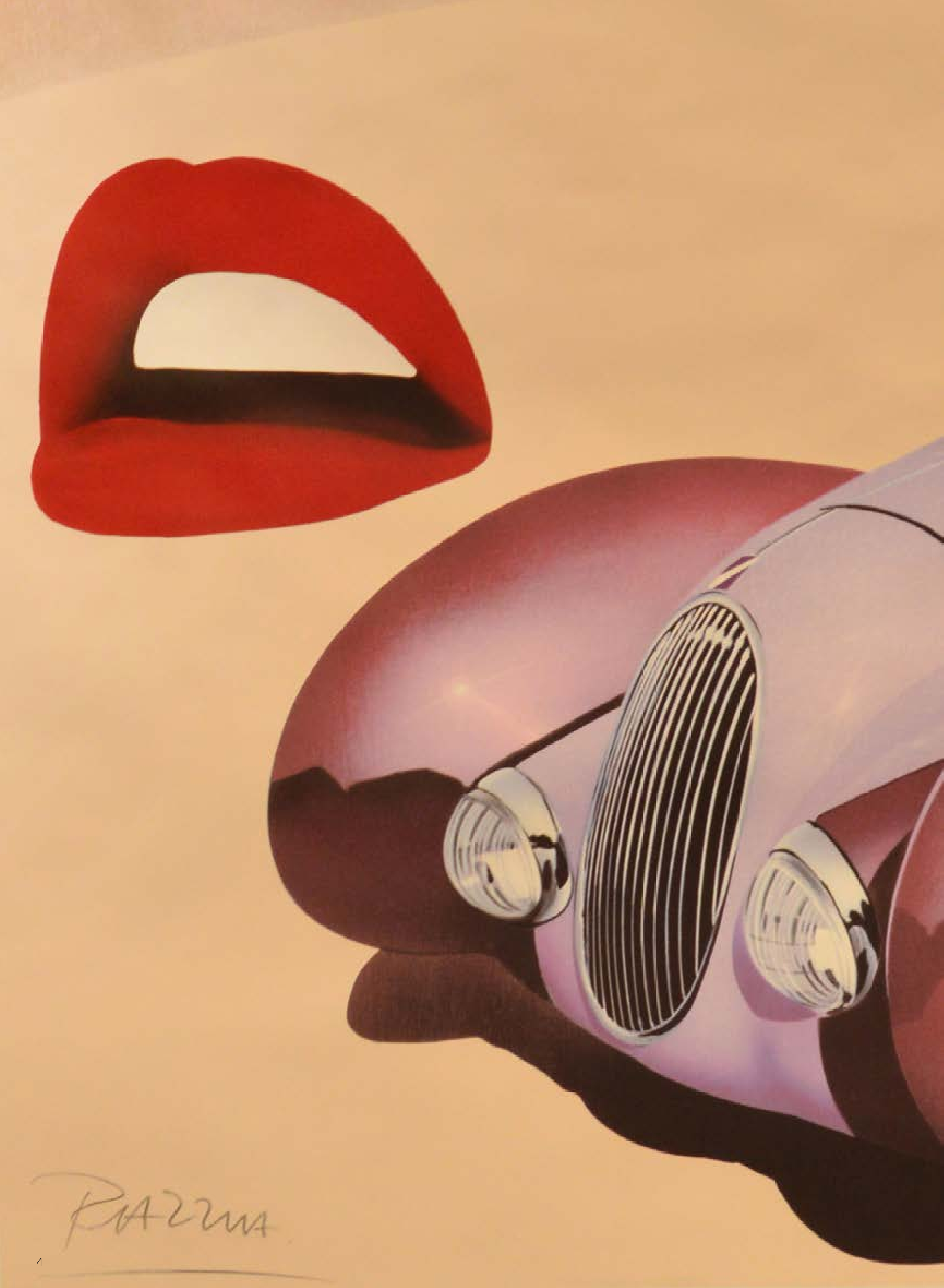
Hôtel des Ventes de Neuilly
164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : 01 47 45 55 55
Fax : 01 47 45 54 31

Claude Aguttes
Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

www.aguttes.com

Hôtel des ventes de Lyon Brotteaux
13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : 04 37 24 24 24
Fax : 04 37 24 24 25





AUTOMOBILIA

«Automobilia : Ce mot désigne de manière générale tous les objets ou produits ayant un lien avec le thème automobile ou son industrie.

Les objets dits d'Automobilia, se distinguent de la pièce détachée à proprement parler si cette dernière ne présente pas à elle seule un intérêt artistique ou stylistique. Ainsi une mascotte de radiateur est un objet d'Automobilia couru, tandis que des plaquettes de freins ou des jantes, à moins d'être détournées de leur fonction mecanique dans un but artistique ou décoratif ne seront pas considérées comme tel.

De nombreux objets rentrent dans la catégorie automobilia. Les plus couramment recherchés sont par exemple les plaques de rallye et badges de pilotes (rallyes et compétitions automobiles), les peintures et lithographies sur le thème automobile (Geo Ham, Rob Roy…), tous les objets publicitaires des constructeurs, fournisseurs ou équipementiers, (plaques émaillées, bibendums Michelin, pompes à essence…) et toute documentation ou livre sur l'automobile. Plus largement, l'Automobilia englobe aussi tous les jeux et jouets présentant un lien avec l'automobile comme les voitures à pédales et les miniatures automobiles.
Certains objets peuvent atteindre des valeurs très élevées. A l'instar de l'automobile de collection, tout dépend de leur rareté et de l'intérêt historique. De nombreux collectionneurs retracent ainsi l'histoire des marques et de la compétition automobile.»

Razzia.



1
Lot de 2 miniatures RAMI
comprenant une HAUTIER 1898 et une SIZAIRE NAUDIN 1906, on joint 2 boîtes vides CITROEN 5HP

30 / 40 €

2
Lot de 3 miniatures RAMI neuves
en boîte comprenant une LION PEUGEOT 1908, une FORD Roaster 1907 et une SIZAIRE et NAUDIN 1906

30 / 40 €

3
Lot de 3 miniatures RAMI neuves
en boîte comprenant une GOBRON BRILLEE 1899, une ROCHET SCHNEIDER 1896 et une PEUGEOT Coupé 1898

30 / 40 €

4
Lot de 3 miniatures RAMI neuves
en boîte comprenant une PACKARD 1912, une "La Marquise" PANHARD et LEVASSOR et une HISPANO SUIZA Coupé J12

30 / 40 €

5
Lot de 3 miniatures RAMI neuves
en boîte comprenant une PANHARD LEVASSOR 1899, une DE DION BOUTON 1900 et une FORD T 1908

30 / 40 €

6
Lot de 2 miniatures
comprenant une BUGATTI type 35 C RAMI neuve en boîte et une BUGATTI type 35 B sans boîte

30 / 40 €

7
Lot de 4 miniatures LESNEY
comprenant une MERCER 1913, une BENTLEY 1929, une MERCEDES BENZ 1928, une RLLS ROYCE 1907

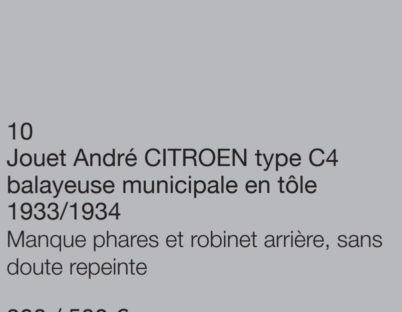
15 / 30 €

8
Lot de 3 miniatures RAMI neuves
en boîte comprenant une GAUTHIER 1897, un TAXI de le MARNE et une DE DION BOUTON 1900

30 / 40 €

9
Lot de jouets ALPINE RENAULT

40 / 60 €



10
Jouet André CITROEN type C4 balayeuse municipale en tôle 1933/1934
Manque phares et robinet arrière, sans doute repeinte

300 / 500 €



10



11

12



13



14

11
Lot de 12 Miniatures
2 CV Camionettes CITROEN marque SESAME état neuf

100 / 120 €

12
Lot de 4 camionettes miniatures
du TOUR DE FRANCE CYCLISTE LOGOS ASPRO GITANE SCIC WATNEY

50 / 60 €

13
Bus miniature en tole
"Passy Place de l'Étoile , Madeleine" "Bourse"

100 / 200 €

14
Lot de 9 voitures miniatures 1/43ème
marque PILEN comprenant:
FERRARI 512, DE TOMASO MANGUSTA, CHEVROLET ASTRO, FERRARI P5, MASERATI GHIBLI, MERCEDES C 111, PORSCHE CARRERA 6, DE TOMASO MANGUSTA CHROME, FORD MARK 2.

150 / 250 €


15



16


17



18


19


20



21



22



23

15
FERRARI P4 par ELGI 1/10ème rouge
Maquette à monter neuf en boîte

80 / 100 €

16
FERRARI grand volant par JOUSTRA N° 13
Filoguidée 31 cm neuf en boîte

50 / 80 €

17
FERRARI REGGIANA ELECTRONICA
Téléguidée echelle 1/10ème orange neuf en boîte

50 / 80 €

18
FERRARI 312 P par REEL
Télécommandée rouge neuf en boîte

40 / 60 €

19
FERRARI 250 P 5 par PAYA N° 16
Radio commandée orange neuf en boîte

80 /100 €

20
FERRARI Formule 1 par VANSA N°2
Téléguidée blanche sans boîte

50 / 80 €

21
FERRARI GT Le MANS par NACORAL rouge
Neuf en boîte

50 / 80 €

22
FERRARI P6 par LYRA TOYS
Couleur rouille
Métal

50 / 80 €

23
FERRARI par VANSA N° 1 rouge
Neuf en boîte

100 / 120 €



24



24
FERRARI 250 GT California par
BRIANZA rouge
En vitrine plexi sur support bois neuf

1 000 / 1 500 €



25



26

25
FERRARI 250 Le Mans berlinette
par ELLEGIE orange
Phares éclairant

100 / 120 €

26
FERRARI par VANSA N° 11 blanche
Sans boîte

80 / 100 €



27



28

29

27
FERRARI par JOUSTRA N° 8
À friction blanche sans boîte

60 / 80 €

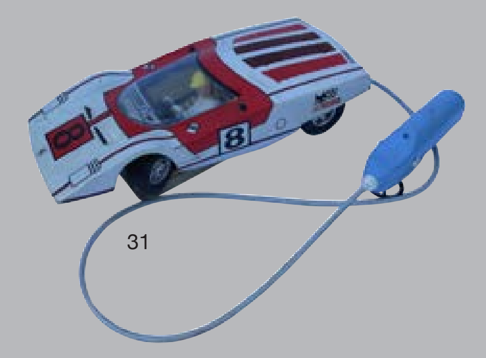
28
FERRARI 250 LM par PAYA
Télécommandée N° 22 neuf en boîte

50 / 80 €

29
FERRARI P6 par LYRA TOYS N° 2
Couleur or
Métal

50 / 80 €


30


31

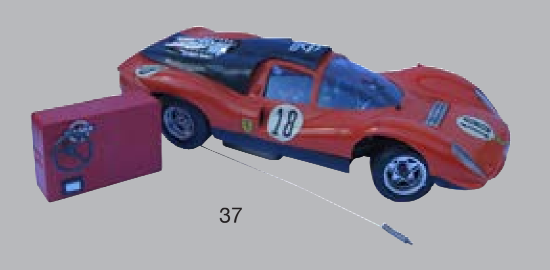

32


33


34


35


36


37

30
FERRARI 250 LM par PAYA
téléguidée N° 18 neuf en boîte

50 / 80 €

31
FERRARI par JOUSTRA N° 8
téléguidée blanche sans boîte

60 / 90 €

32
FERRARI par VANSA filoguidée
N° 20 rouge
État moyen

50 / 80 €

33
FERRARI REGGIANA
ELECTRONICA téléguidée
Echelle 1/10ème blanche neuf en boîte

50 / 80 €

34
FERRARI REGGIANA ELECTRONICA
téléguidée échelle 1/10ème rouge neuf en boîte

50 / 80 €

35
FERRARI Formule 1 par VANSA N°1
filoguidée rouge sans boîte

50 / 80 €

36
FERRARI 250 P 5 par PAYA N° 16
téléguidée orange neuf en boîte

50 / 80 €

37
FERRARI 312 P LUSSO par ELLEGI
radiocommandée orange neuf en boîte

100 / 120 €

38
FERRARI 250 LM par EXICO 1/12ème
radiocommandée sans boîte

400 / 500 €


38

39

39
FERRARI F2 par TOSCHI
Métal rouge, système de mécanisme traction par élastique sans boîte

1 000 / 2 000 €



40



41

40
Schuco Mercedes 190 SL Elektro-phanomenal
Numéro 5503
Ensemble en excellent état avec la boite d'origine

200 / 250 €

41
Gégé, Citroën DS 19 téléguidée
Avec sa boite d'origine
Etat d'usage

100 / 150 €



42



43



44

42
FERRARI par JOUSTRA N° 8
à friction blanche
sans boîte

60 / 80 €

43
FIAT DINO 2400 coupé
Échelle 1/10ème manufacturée par AMB à Bologne neuf en boîte

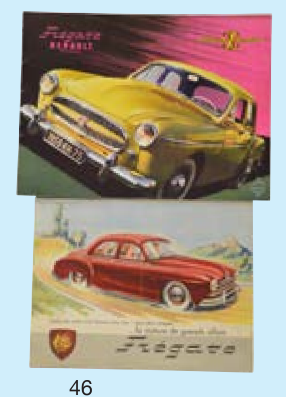
50 / 80 €

44
FERRARI 312 P par REEL
télécommandée rouge neuf en boîte

40 / 60 €



45



46



47



48



49



50

45
Lot de 8 catalogues
SIMCA dont coupé SIMCA 100
CHAMBORD ETOILE 6 …..

50 / 80 €

46
Lot de 2 catalogues
RENAULT FREGATE

20 / 40 €

47
Lot de 6 catalogues
RENAULT DAUPHINE

40 / 60 €

48
Lot de 3 catalogues
RENAULT 4 CV

40 / 60 €

49
Lot de catalogues
AUTO UNION et DKW

20 / 40 €

50
Lot de catalogues
COMBI WOLKSWAGEN
et divers WW

30 / 50 €

51
Un catalogue Traction Avant
1955
On joint un carnet Traction
Avant années 1950

30 / 50 €

52
Lot de 2 catalogues
ROSENGART

20 / 40 €

53
11 numéro de la Revue
Automobiliste

40 / 60 €

54
Lot de 2 catalogues
RENAULT 8

20 / 40 €



51



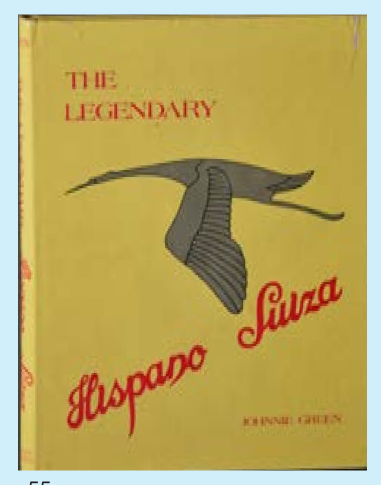
52



53



54



55



56



57



58

59



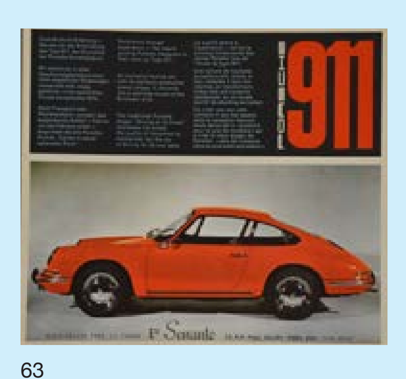
60



61



62



63

55
Livre Hispano Suiza The Legendary par Johnnie GREEN
- en Anglais - publié par Dalton Watson en 1977 - 236 pages

80 / 120 €

56
Manuel d'entretien
MERCEDEZ BENZ 300 SL ROADSTER

300 / 350 €

57
Lot de manuels de bord et d'entretien
comprenant : SIMCA VEDETTE, SIMCA ARONDE, SIMCA 5 et un catalogue pièces détachées SIMCA 5

70 / 100 €

58
Lot de documents
HISPANO SUIZA
ainsi qu'un autocollant d'époque

50 / 80 €

59
Un catalogue de Dion Bouton

40 / 60 €

60
Lot de catalogues
NSU dont R O 80

20 / 40 €

61
Lot de catalogues et documentations BORGWARD

30 / 50 €

62
7 livrets documentation automobile Ed. E.P.A
On y joint deux livres automobiles : *L'affaire Schlumph* et *Veteran and vintage cars in colour*

40 / 60 €

63
Catalogue PORSCHE 911 1965

30 / 50 €



64



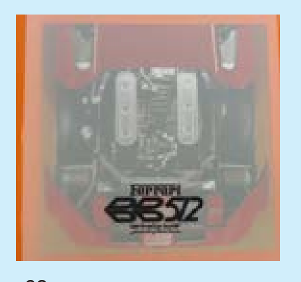
65



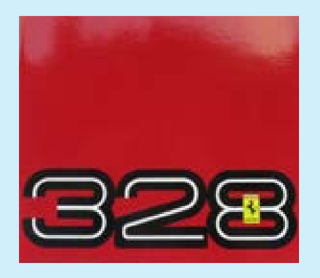
66



67



68

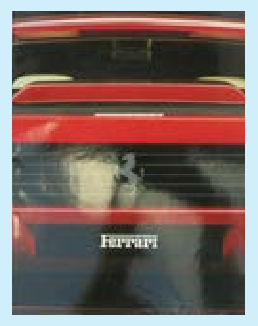


69

70



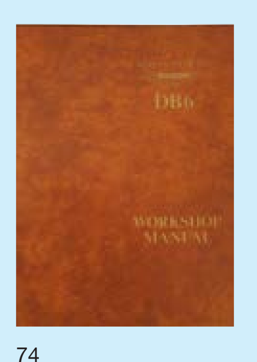
71



72



73



74



75



76



77

64
Catalogue
FERRARI Mondial 3,2 L

50 / 80 €

65
Catalogue
FERRARI 412

50 / 80 €

66
Catalogue
FERRARI Mondial Cabriolet

50 / 80 €

67
Dépliant
FERRARI F 40

80 / 100 €

68
Catalogue
FERRARI BB 512

100 / 150 €

69
Catalogue
FERRARI 328

50 / 80 €

70
Catalogue
FERRARI Testarossa

50 / 80 €

71
Catalogue
FERRARI lancement de la F 40

150 / 200 €

72
Catalogue
FERRARI
Concessionnaires suisse

30 / 50 €

73
Catalogue
Aston Martin instruction book
DB6 MK2
50 / 100 €

74
Catalogue
Aston Martin
workshop Manual DB6

50 / 100 €

75
Catalogue
JAGUAR MARK TEN

40 / 60 €

76
Ensemble de 2 livres
Sous emboitage en allemand
Karl Benz und sein lebens werk, Gottlieb Daimler zum Gedächtnis

100 / 150 €

77
Lot de catalogues
MERCEDES BENZ
230 SL 350 SL 450 SL

20 / 40 €

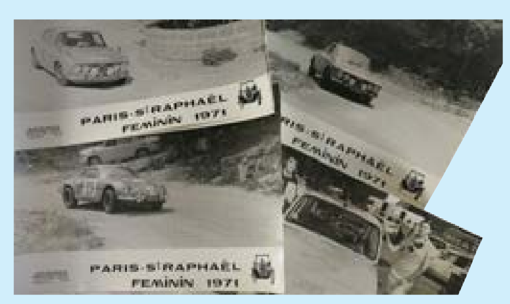
78
Rare Diplôme offert par Peugeot en 1921 à Mr Raymond Cochain

propriétaire d'une bicyclette achetée en 1907
43 x 56 cm
Très bon état

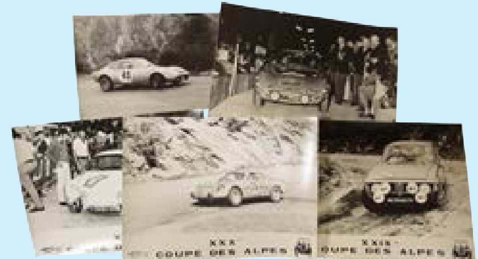
100 / 150 €



78



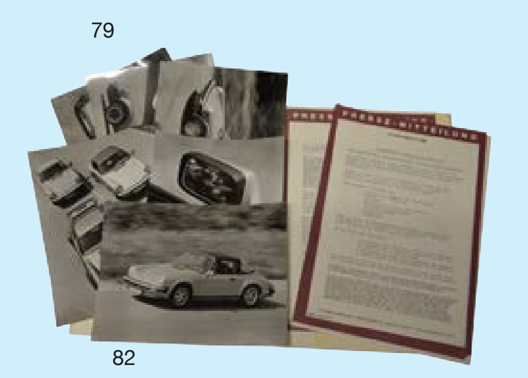
79



80



81



82

83

84

79
Ensemble de 5 photos du rallye féminin Paris St Raphaël 1971

50 / 70 €

80
Ensemble de 5 photos de la 30ème coupe des Alpes 1969,

VINATIER sur ALPINE

50 / 70 €

81
Ensemble de 8 photos du rallye du Var 1968 1970

50 / 70 €

82
Dossier de presse gamme PORSCHE 911 Année 1975

250 / 300 €

83
Courrier sur papier ESSO Standard

comprenant 3 photos de JIM CLARK

40 / 60 €

84
Dossier Ferrari

données de chiffre d'affaire avec photos de voitures
Circa 80

30 / 50 €



85
Jeu de cabochons de roues
Pour PORSCHE 993 4S

40 / 60 €



87
Trousse à outils
Pour PORSCHE 993

50 / 70 €



86
Ensemble de 5 cache-écrous de roues
de marque Clément Bayard, on joint 3 cache-écrou de marque Renault

100 / 150 €



88
Jeu de 4 jantes équipées pneus
Pour PORSCHE 993, on joint un jeu de 4 disques de freins et 4 étriers

700 / 900 €



89
Pneu de Formule 1 GOODYEAR
Sur jante O Z. montée sur MCLAREN

200 / 250 €






90
Compteur ancetre automobile
de marque STEWART gradué jusqu'à 100 KM/H

350 / 450 €

91
Compteur ancètre automobile
de marque O.S
Gradué jusqu'à 80 KM/H

650 / 850 €

92
Montre de tableau de bord 8 jours
Fond blanc JEAGER Paris remontoir à 8 H

250 / 300 €







93
Tête d'horodateur DUNCAN METER
en métal
Etat d'usage, manques
H: 48 - L: 20 cm

30 / 60 €

94
FERRARI
Montre bracelet en acier
(manque un remontoir)

200 / 400 €

95
Une montre Citroen

50 / 100 €



96

96
Bracelet de pilote des 24h du Mans sur PORSCHE n°22
On joint une diapositive de la voiture de course

350 / 400 €

97
Paire de veilleuses d'ailes
Représentant un chien

100 / 150 €


97



98
Deux phares automobiles de marque Polaire
Diam.10.5cm
On joint un phare automobile, Burdigala, logo partiellement effacé
dim. 11 x 10 cm

50 / 100 €



99
Paire de phares automobiles de marque Lucidus,
diam.11x 10cm logo effacé, un verre cassé et un verre abimé à l'intérieur

200 / 250 €



100
Paire de phares Trilux Marchal
26cm de diamètre
Circa 1920

300 / 500 €



101
Paire de phares automobiles
De marque Phare Eclair, diam. 11cm

50 / 100 €



102
Ensemble de 10 soliflores
et porte bouquets automobile

100 / 150 €



103
Paire de phares automobiles de marque Barré Niort,
diam. 20.5cm

250 / 300 €







106
Cendrier pneus FIRESTONE

20 / 30 €

104
Coffret de 3 bouteilles de vin "LE PETOULET"
Coffret dédicacé par MAURICE TRINTIGANT 1978,
on joint un coffret vide

200 / 250 €

105
Flacon à whisky
où figure une Porsche 911

20 / 30 €





107
Piston McLaren dédicacé par Ayrton Senna

500 / 800 €

108
Rare vide-poches PORSCHE
en porcelaine

500 / 600 €



109
Un lot de 6 brocs à huile de garage
comprenant 1 broc en plastique grand modèle SHELL, 1broc en plastique petit modèle YACCO, 1 broc en métal MOTUL, 1 broc en métal HAFA, 1 broc en métal CASTROL et 1 broc en métal ANTAR.

160 / 250 €









110
Flipper de marque ARCO-FALC Grand prix de Monte Carlo sur le tableau

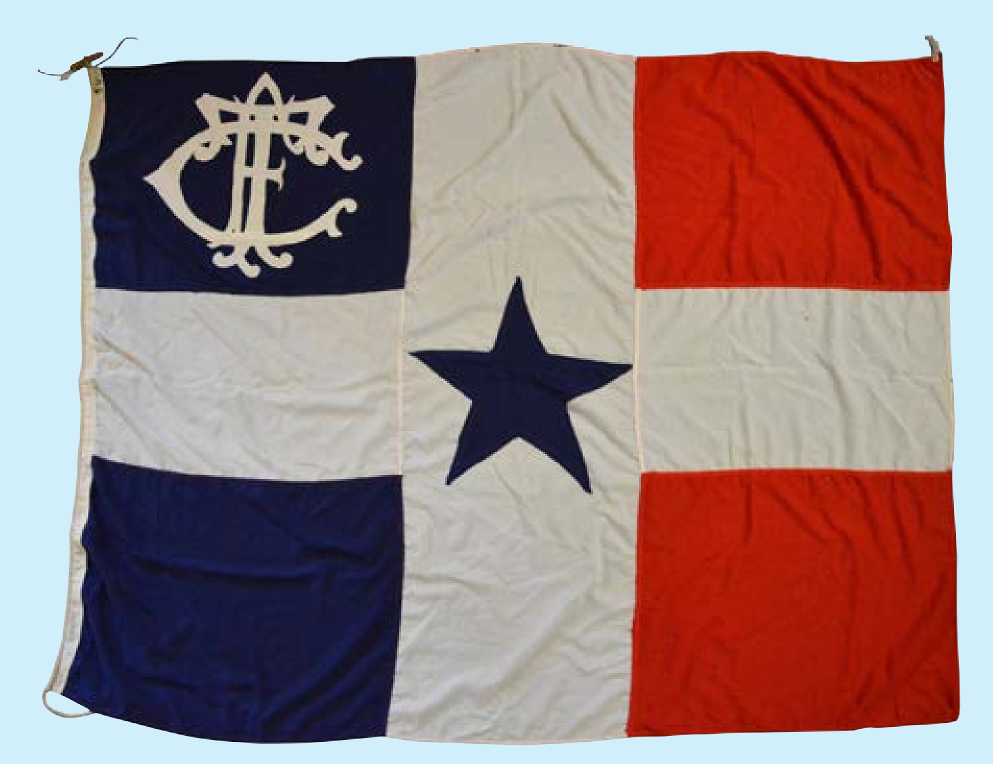
30 / 50 €

111
Flipper de marque ARCO-FALC Formule 1 sur le tableau N°27 Gilles VILLENEUVE

30 / 50 €

112
Flipper de marque BOTOY
Formule 1 sur le tableau N°28

30 / 50 €

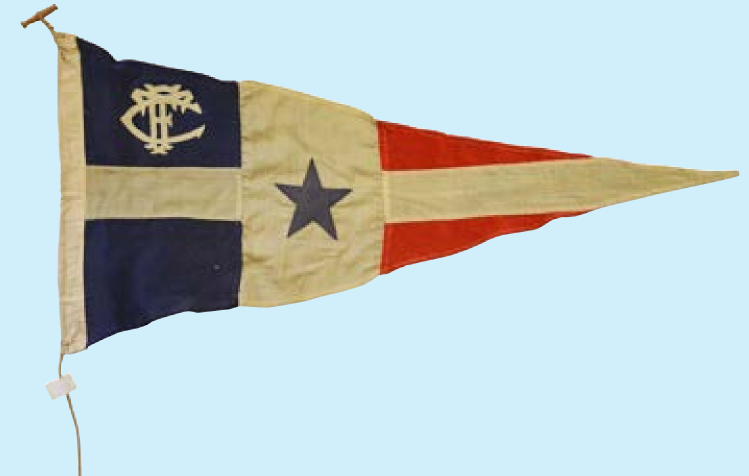


114
Drapeau triangulaire du Touring Club de France
Datant des années 30
Dim. 50 x 95 cm

30 / 60 €

113
Drapeau rectangulaire du Touring Club de France
Datant des années 50
Dim. 165 x 125 cm

70 / 100 €





115
Lot de 4 valises pour Automobile
adaptées pour coffre de Citroën DS

200 / 400 €



116
Emblème de la marque
FERRARI : cavalino rampante
en fibre de polyester noire
H : 120 cm

100 / 150 €

117
Veste Le Mans - Circuit BUGATTI
T48

100 / 150 €



118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129

118
Lot comprenant 2 Badges
Auto-Union DKW
Sporliche Leistungen

50 / 100 €

119
Médaille en argent
GRAND PRIX DE ROUEN 1958
Signée PINCHES

50 / 80 €

120
Badge de calandre automobile
LATIL

80 / 120 €

121
Badge de calandre Aston
Martin

50 / 100 €

122
Insigne de radiateur
de la Marque Automobile Le
Zebre

80 / 120 €

123
Badge automobile RENE BONNET
État neuf

100 / 150 €

124
Badge automobile DELAGE

80 / 120 €

125
Badge A C L RENAULT 4
RODEO

30 / 50 €

126
Lot de 2 porte clefs émaillés
Etat neuf RENAULT 4 CV

40 / 60 €

127
Ensemble de 2 insignes de
Boutonnière
Peugeot et Amilcar

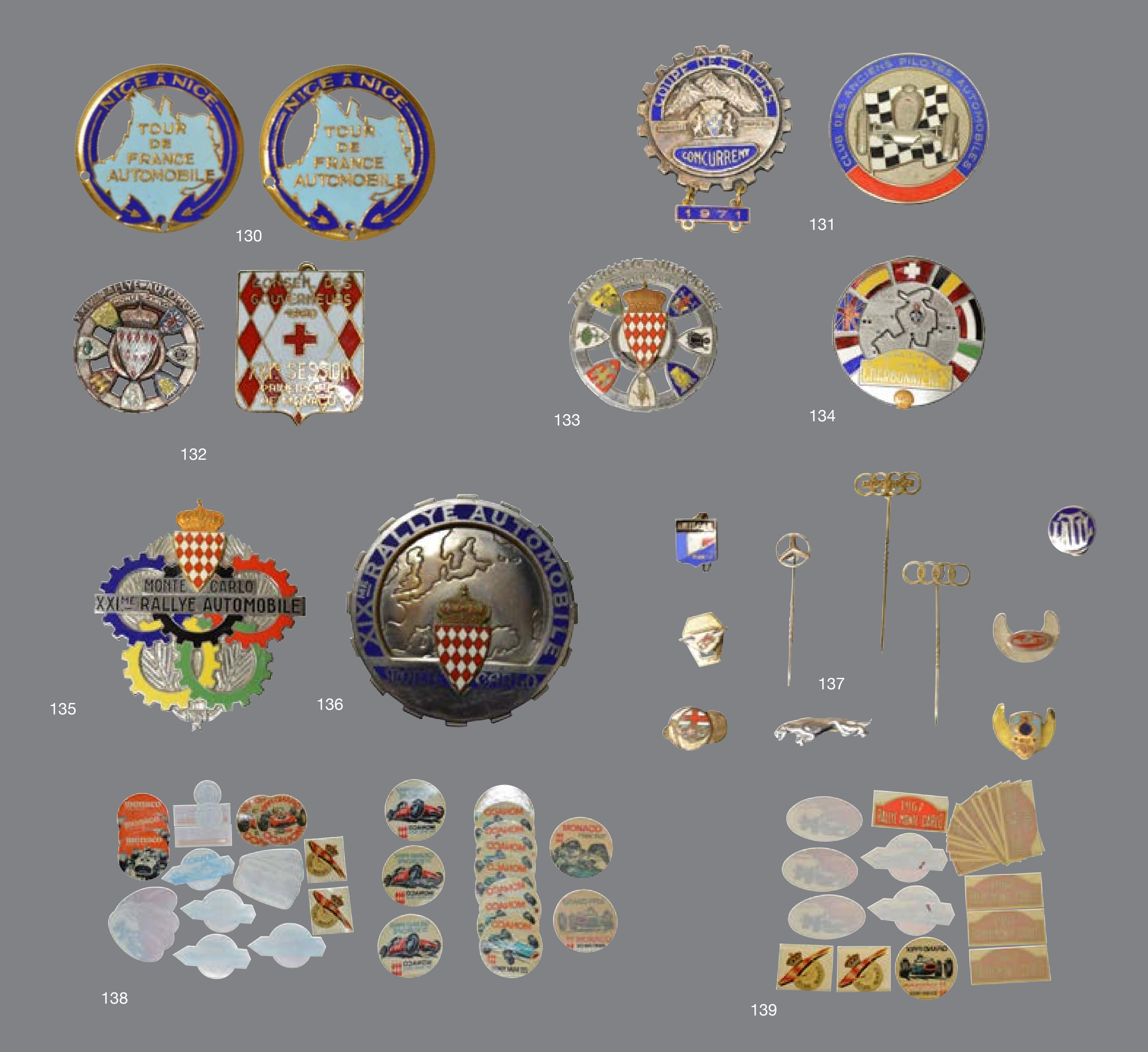
20 / 30 €

128
Lot de 3 badges automobiles
ABARTH, PININFARINA,
BERTONE

40 / 60 €

129
Lot de 2 badges SIMCA
MONTHLERY, accessoires
EYREM

20 / 40 €


130 131 132 133 134 135 136 137 138 139

130
Lot de deux épinglettes
Tour de France automobile

30 / 50 €

131
Une épinglette Coupe des Aples 1971
On y joint un badge
Club des anciens pilotes Automobiles

60 / 80 €

132
Lot de deux épinglettes
Une boutonnière Conseil des gouverneurs 1950 principauté de Monaco et une épinglette du 24e rallye automobile de Monte Carlo 1954

30 / 50 €

133
Badge rallye automobile
Montecarlo 1954
(léger manque d'émail)

70 / 120 €

134
Badge rallye automobile
Lyon Charbonnières
(léger manque d'émail)

50 / 100 €

135
Badge rallye automobile
Montecarlo, 1951
Parfait état

100 / 200 €

136
Badge du 19ème
Ralllye automobile
Monte Carlo 1949

100 / 200 €

137
Lot de 10 épinglettes
Comprenant les marques suivantes: AUTO UNION, LATIL, BERLIET, JAGUAR, MERCEDES, ALFA ROMEO, AMILCAR, BUGATTI….

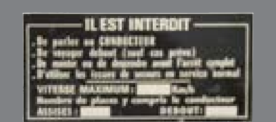
150 / 250 €

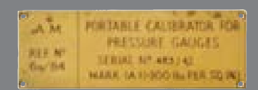
138
Lot de 35 stickers environ, comprenant :
Grand Prix de Monaco 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, Grand Prix d'Europe 1963, Association internationale des anciens pilotes du rallye de Monte-Carlo
Ecurie-Monaco

20 / 30 €

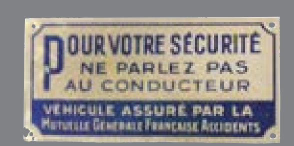
139
Lot de 25 stickers environ, comprenant :
Rallye de Monte-Carlo 1962, 1967
Grand Prix de Monaco 1956, 1969, 1971
Ecurie-Monaco

30 / 50 €









140








141





142

143

144









145

146

147

140
Lot de 6 plaques diverses :
vidange pour PEUGEOT 201 CR 1930, Association Normande des propriétaires d'appareils à vapeur, mise en garde Interdiction de parler au chauffeur, une plaque de garage COMDORE HILL GARAGE….

80 / 120 €

141
Ensemble de 7 plaques,
insignes et épinlgettes de vélo et cycles

50 / 80 €

142
Plaque constructeur automobile BENJAMIN

80 / 120 €

143
Plaque constructeur automobile AVIONS VOISIN

80 / 120 €

144
Plaque constucteur automobile AMEDEE BOLLEE

80 / 120 €

145
Plaque constructeur automobile CHAPUIS DORNIER

80 / 120 €

146
Lot de 3 plaques de tableau de bord avec le nom des proprétaires dont une au logo de RENAULT

50 / 70 €

147
Plaque HUILES DE DION BOUTON

80 / 120 €







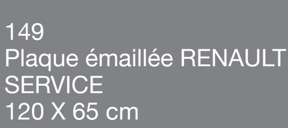




148
Lot de 5 plaques publicitaires
Support bois RACING TEAM CIBIE photos des pilotes de rallye RAGNOTTI, ANDRUET, GREDER, CHASSEUIL, MAUBLANC.

100 / 120 €















149
Plaque émaillée RENAULT SERVICE
120 X 65 cm

80 / 120 €

150
Plaque tole carte routière de la France
par MICHELIN
80 x 73 cm

40 / 60 €

151
Lot comprenant
un présentoir Michelin à système pour les pneux X, deux chapeaux en papier Hutchinson par Mich et un carton publicitaire pour les roulements de bicyclette de marque Diamant

30 / 50 €







152
Mascotte de camion TRUCK DRIVER
en matière plastique support d'origine

20 / 50 €

153
Mascotte automobile « W « de la marque Wolseley
Bon état

100 / 150 €

154
Mascotte Indien

50 / 100 €

155
Trophée Automobile
En bronze sur socle de marbre C.J. Bouscary du Rallye de la Vigne et du vin 1956, représentant la victoire de Samothrace, hauteur: 18 cm

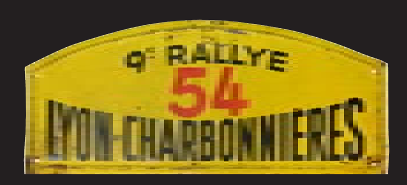
100 / 150 €



156



157



158



159



160



161



162



163



164



165



166



167

156
Plaque 8ème rallye Lyon Charbonnières
Concurrent n°143
1955
état d'usage

50 / 70 €

157
Plaque Rallye Lyon Charbonnière,
circa 1950,
non attribuée

50 / 70 €

158
Plaque 9ème rallye Lyon Charbonnières
concurrent n°54
1956

60 / 80 €

159
Plaque 10ème rallye Lyon Charbonnières
concurrent n°91
1957

60 / 80 €

160
Plaque 10ème rallye Lyon Charbonnières
concurrent n°7
1957
etat d'usage

50 / 70 €

161
Plaque 17ème tour de France automobile, 1972
Grand National
concurrent n°297

60 / 80 €

162
Plaque 6ème Rallye du Beaujolais, circa 1950
concurrent n° 122,
état d'usage

60 / 80 €

163
Plaque Rallye International du Limousin concurrent N° 47

60 / 80 €

164
Plaque du rallye COUPE des ALPES 1971 officiel

60 / 80 €

165
Plaque Rallye de Printemps concurrent N° 114

60 / 80 €

166
Plaque Rallye Lorraine Alsace concurrent N° 34

60 / 80 €

167
Plaque Rallye de la vigne et du vin concurrent N° 141

60 / 80 €



168



169



170



171



172



173



174



175



176



177



178

168
Plaque rallye de l'Acropole
concurrent n°81
circa 1957

60 / 80 €

169
Plaque rallye de l'Acropole
concurrent n°116
circa 1960

60 / 80 €

170
Lot de trois plaques du Rallye de Monte Carlo

30 / 50 €

171
Plaque
Critérium International Alpin
concurrent n°92
circa 1950, état d'usage

50 / 70 €

172
Plaque
Rallye Velay Auvergne, circa 1950
Concurrent N°85
etat d'usage

60 / 80 €

173
Plaque
Rallye de l'HERAULT Concurrent N°54

40 / 60 €

174
Plaque 3e Tour de France Automobile, 1953
Concurrent N°133
mauvais etat

60 / 80 €

175
Plaque Rallye Monte Carlo 1976 Service

80 / 100 €

176
Plaque Rallye Monte Carlo 1987
Assistance N°147

80 / 100 €

177
Plaque Rallye Monte Carlo 1992
Ouvreur du rallye Jean Marc Gounon
N° 0

100 / 150 €

178
Plaque Rallye Monte Carlo 1993
Officiel N° 0

80 / 120 €



179



180

179
Le Mans - Steve MC Queen

Série de 6 planches contact du tournage du film 1ère version par John Sturges
Tirage argentique
6 planches photos sur papier cartoline. Traces d'utilisation, perforations de rangement type classeur.
Une planche avec au moins deux vues de McQueen et avec ritter. Une planche avec camera embarquée, GT 40 et vues de la Porsche. Une planche avec photos femme pilote. Une planche Ferrari sur circuit. Une planche dunlop, martell, motul et personne accroupie tenant la mention le mans john sturges. Une planche arrêt aux stands.

300 / 500 €

180
Le Mans - Steve MC Queen

Série de 7 planches contact du tournage du film 1ère version par John Sturges
Tirage argentique
1ère planche (légèrement déchirée): Mannequin posant
2nde: Porsche et Ferrari tournant sur circuit
3eme: camera sur voiture et essai sur route humide
4ème: Porsche et divers
5ème: Porsche et divers inscriptions arqueur rouge
6ème: Manequin devant ferrari en tenue de mécano
7ème: Ferrari et Porsche dans la ligne droite des hunaudieres

300 / 500 €



181

181
Le Mans - Steve MC Queen
Film Le Mans sur 3 bandes par le Studio Viacom
(approximativement 360 mètres chacune)
En version américaine, excellent état général
Tirage argentique
Diamètre : 31 cm
Poids: 4,2 Kgs

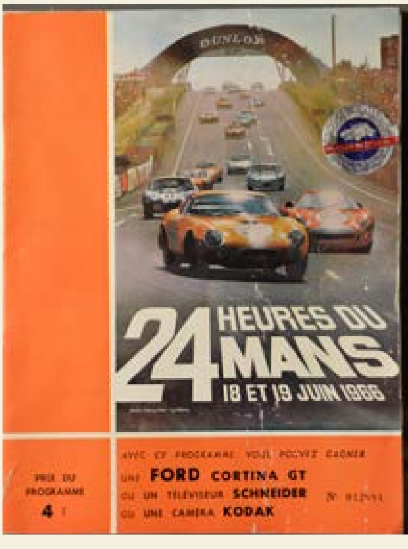
500 / 700 €



182



183



184

185



186

182
Affiche film Le mans version Roumaine
35 x 60 cm
(bon état)

50 / 70 €

183
Disque originale 45 tours Film Bullitt 1968

30 / 50 €

184
Programme des 24h du Mans 1966 avec tableau de pointage

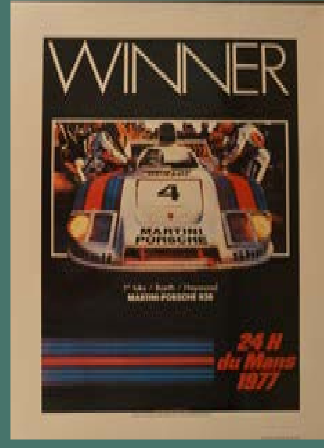
30 / 50 €

185
Affiche film Le mans version US 1971
43 x 56 cm
(très bon état)

50 / 70 €

186
Disque originale 33 tours Film Le Mans 1971

30 / 50 €



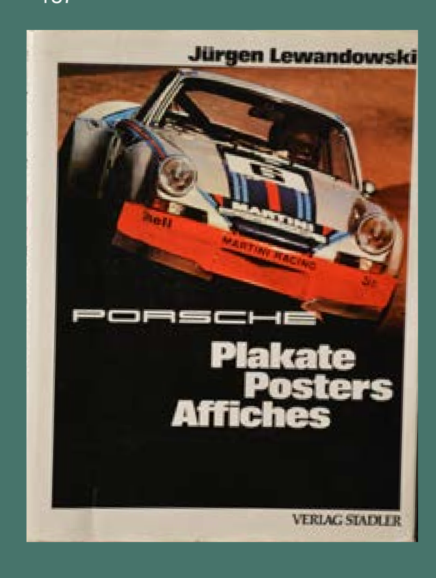
187



188



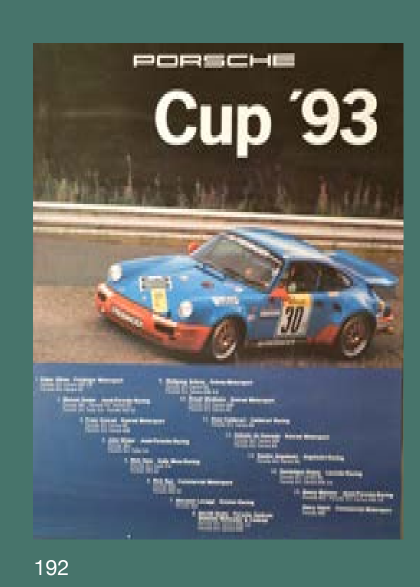
189



190



191



192



193

187
Affiche repro victoire Porsche 936 au 24h du Mans 1977
50 x 66 cm
(très bon état)

30 / 50 €

188
Affiche originale Enfer de Monza 1970
60 x 80 cm
(bon état, pliée, pas de trou de punaises)

80 / 120 €

189
Gouache pour la marque ESSO
44 x 64 cm

40 / 60 €



194

190
Livre Porsche « Plakate - Posters - Affiches » par Jurgen LEWANDOWSKI (toutes les affiches Porsche de 1951 à 1984) - en 3 langues : Allemand, Anglais et Français - publié par Verlag Stadler en 1984 - 164 pages

50 / 80 €

191
Affiche originale Monte Carlo 1976 par Géo Ham
45 x 65 cm
(bon état)

40 / 60 €

192
Affiche originale victoire Porsche 911 - Cup 1993
75 x 100 cm
(très bon état)

30 / 50 €

193
Affiche repro des 24h du Mans 1961
50 x 75 cm
(très bon état)

30 / 50 €

194
11 Affichettes publicitaires ELF

30 / 50 €



195



196



197



198

195
Affiche cycles Peugeot
Signée Vuillemin entoilée
120 x 160 cm

200 / 250 €

196
Affiche société la française cycles
Signée PAL entoilée
120 x 160 cm

250 / 300 €

197
Affiche bicyclette
La française Diamant
Illustrée par Raoul Vion
80 x 120 cm

100 / 120 €

198
Affiche cycles Automoto St Etienne
Signée R.Broders entoilée

80 / 120 €



199



200



201



202

199
Affiche cycles la Française Diamant Louison Bobet
Illustrée par Mich
Entoilée
59 x 40 cm

250 / 300 €

200
Affiche Cycles Favor
Signée Bellenger
Pliures et dechirures légères
145 x 115cm

50 / 100 €

201
Affiche Jouets Citroën
Entoilée
43 x 33 cm

50 / 70 €

202
Petite affiche Cycles Favor
Signée Bellenger
39 x 60 cm

50 / 100 €



203



204



205



206

203
Affiche Cycles Favor cycles,
vélomoteurs, moto, signée Matthey, pliures et dechirures légères.
160 x 120cm

150 / 200 €

204
Affiche Société française des automobiles Zedel,
pliures et petites déchirures, petites tâches brunes
120 x 78 cm

100 / 150 €

205
Affiche Talbot Lago
illustrée par Razzia contre signé par Razzia
138 x 105

250 / 300 €

206
Affiche Lancia

250 / 300 €



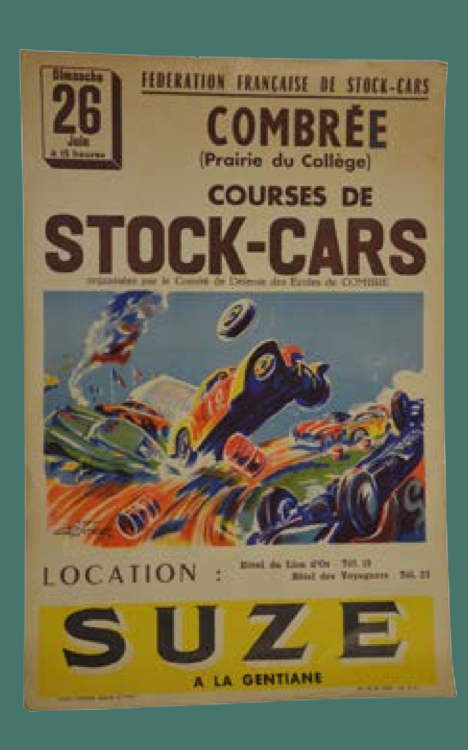
207
Lot de 4 affiches GRAND PRIX
F1 ETATS UNIS PORTLAND 1999
GRAND PRIX MONTEREY 1995
MEADOWLANDS 1985

20 / 40 €

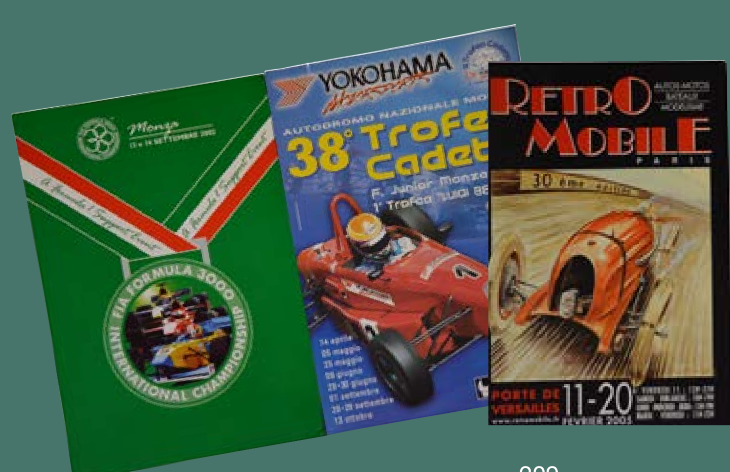
207

208
Affiche STOCK CARS COMBREE
d'après GEO HAM
(dimensions 60 X 40)

80 / 100 €



208



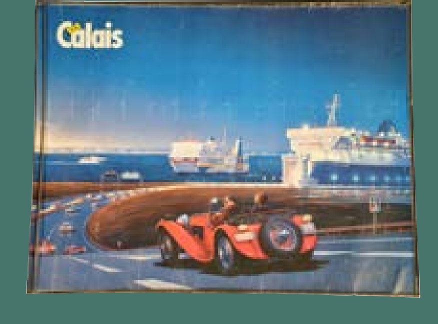
209
Lot de 5 affiches ADELAIDE 1993
38 ème Trofeo Cadetti Monza 2002
F 3000 MONZA pesage LE MANS
2001 Affiche Rétromobile 2005

40 / 60 €



210
Lot de 4 affiches MALBORO
TOYOTA grand Prix MONTEREY
1993 CAR COURSE LEXINGTON
OHIO 1995 MID OHIO AUGUST
11/14

20 / 40 €



211
Affiche SEALINK Calais figurant une
Morgan
79 x 105 cm

40 / 50 €



212
Affiche - Dépliant FIAT
Champion du Monde des Rallyes
avec la Fiat 131 Abarth
59 x 83 cm

15 / 25 €



213
Lot de 2 affiches rallye de Monté Carlo 2000 et 2001
signées PIERRE BERENGUIER
(dimensions 60 X 40 cm)

20 / 40 €



214
Affiche RENAULT DAUPHINE
en rallyes au LIEGE ROME LIEGE et
au TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE
(dimensions : 80 X 120)

100 / 150 €



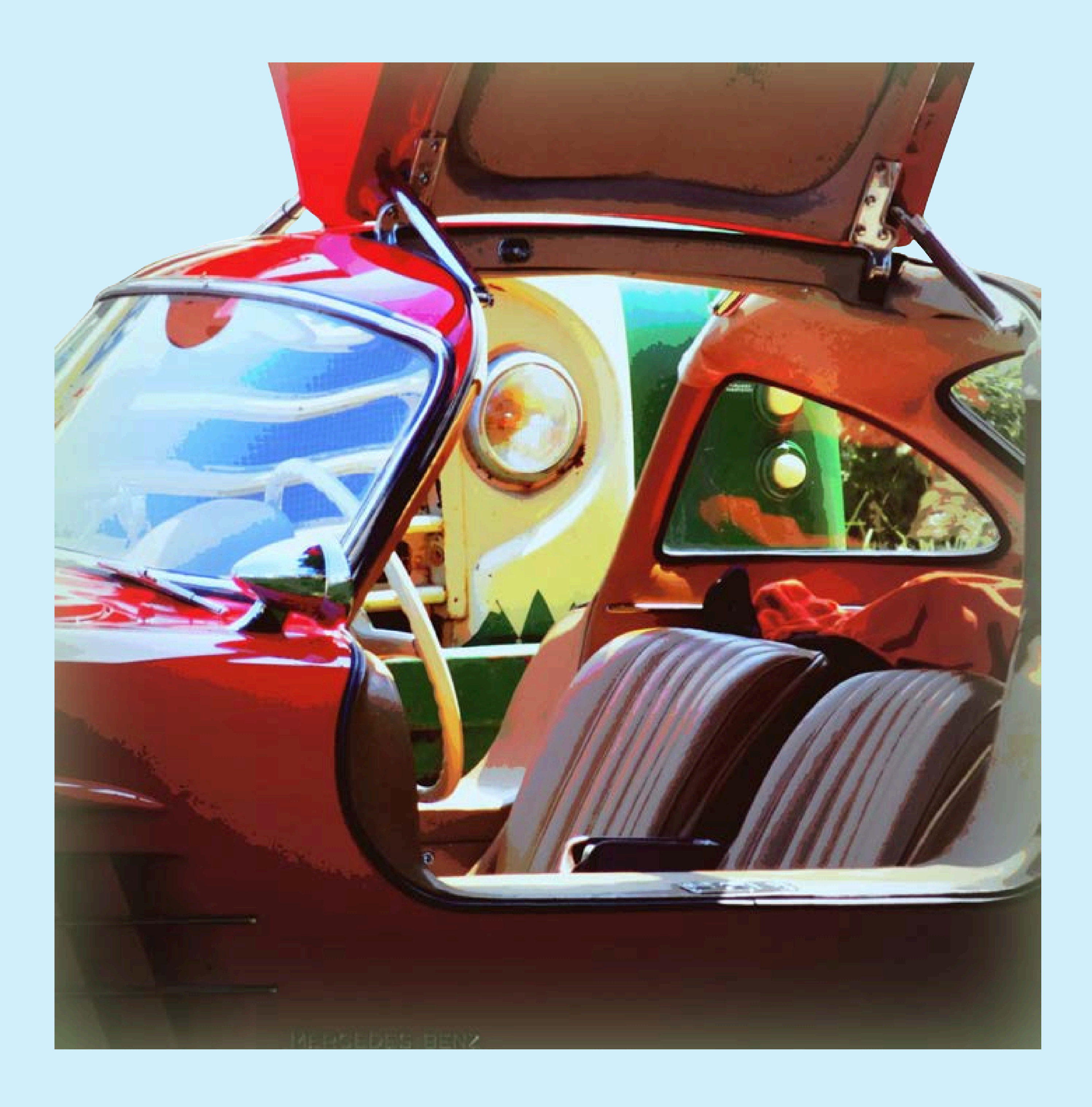
215
Lot de 4 affiches 43 ème et 44ème
GRAND PRIX DE PAU 1983 / 1984
LIME ROCK 1991 GRAND PRIX F1
2001 ETATS UNIS

50 / 80 €



216
Alain BOULDOUYRE, d'après
"30 juin 2003, le Nuvolari Quattro quitte l'espace Audi pour sillonner les plus belles artères de la capitale"
Estampe en couleurs numérotée 46/230, réalisée pour Audi
43 x 63 cm

50 / 100 €



217
Peinture Mercedes 300 SL numéro 3 sur 7 exemplaires

80 x 80 cm
Certificat d'authenticité
Année d'édition: 2014
Prise de vue réalisée à la Garden party Pund de Cassel
1er Mai 2012
Photographie imprimée sur aluminium avec cadre bois au dos de 18 mm, attache métallique

1 200 / 1 500 €



218

Peinture Porsche 911 pop art exemplaire unique

100 x 100 cm
Certificat d'authenticité
Année d'édition: 2014
Photographie à l'encre automobile sur aluminium
prise de vue réalisée le 4 juillet 2014 lors des courses
du Mans Classic
un châssis bois au dos de 18 mm permet la mise
en place à bord arasant d'un cadre dit «caisse
américaine» en aluminium, avec attache métallique

1 500 / 3 000 €

219
Voiture à pédales FERRARI
de marque MORELLET GUERINEAU
Etat d'usage

150 / 200 €



220
Patinette électrique FERRARI
par CANAL TOYS 15 Km/h

100 / 150 €

221
MINI JEEP WYLLIS ET SA REMORQUE ECHELLE 1/2

Cette voiture thermique est une fidèle reproduction de la célèbre Jeep américaine. Elle est l'oeuvre unique d'un passionné qui a y consacré beaucoup de temps et d'attention. Fabriquée à la fin des années 2000, sa carrosserie est aluminium, elle est mue par un Moteur Honda de type GX31, monocylindre 4 temps de 31 cm3. La transmission se fait par boîte hydrostatique. Elle dispose d'un frein à disque arrière, de phares et d'un avertisseur alimentés par une batterie 12V. L'ensemble est complété par une remorque. Elle dispose enfin d'accessoires comme la roue de secours, le jerricane, la hache et la pelle. En parfait état de fonctionnement et de présentation, elle est prête à rouler. Un dossier photo de la réalisation sera livrée avec la voiture.
Vitesse maxi : 15 km/h en marche avant et 5 km/h en marche arrière
Poids du véhicule : 70 kg
Poids de la remorque : 20 kg
Longueur 1,62 m x largeur 0,72 m

1 500 / 3 000 €





222

2007 – PIAGGIO APE CALESSINO ÉDITION LIMITÉE

Lancée en 1948 sur la base d'un scooter Vespa, avec sa benne de chargement, le Piaggio APE était surtout un utilitaire, dont la version destinée au transports de personnes est arrivée en 1949 sous l'appellation d'APE Calessino. Depuis ce petit tripode n'a cessé d'exister. Le Piaggio APE Calessino a d'ailleurs révolutionné la façon de se déplacer dans les vieux centres historiques des villes méditerranéennes. C'est un véhicule pour deux passagers et un conducteur avec une structure ouverte et un toit décapotable. Le Piaggio APE Calessino que nous présentons est une édition limitée du tripode Piaggio APE. Il a été produit par Piaggio en collaboration avec le manufacturier italien de moteurs diesels Lombardini. 999 exemplaires de couleur bleue comme le notre ont été fabriqués entre 2007 et 2009. Deux autres séries limitées ont suivi : la même mais de couleur blanche et une version électrique.
L'exemplaire proposé, le numéro 85 de la série est en parfait état, vu son très faible kilométrage il est même quasiment neuf. Sa présentation qui fait la caractéristique de sa série limitée est très seyante: le bleu de sa carrosserie est associé à des portes et une capote en tissu imperméable de couleur blanche, le tout monté sur des châssis tubulaires en acier inoxydable poli et assorti à des pneus à flancs blanc du plus bel effet. L'intérieur est lui aussi de couleur blanche, en simili. Avec son moteur diesel à 4 vitesses, il est l'outil idéal des balades, dans une ambiance extraordinaire et hors du temps.

Based on a Vespa Scooter, the APE was launched in 1948 with a small rear dump, named Calessino for people transportation. It has three seats, an opening structure and a hood. Our Pisaggio APE Calessino is a limited edition of the three-wheels and is equipped with a diesel Lombardini 422cc engine. It is one of the 999 example made in blue between 2007 and 2009. Our example, the number 85 of the collection, is in perfect state of work and is almost in brand new condition. The blue bodywork is associated with waterproof white fabric doors and hood on a stainless steel tubular wheelbase and white side tires. The inside is in white leatherette. Ideal for cool walks outside of current times.







« Les vacances en Italie sur trois roues »

Marque :	Piaggio
Modèle :	APE Calessino
Millésime :	2007
Kilométrage :	24 km au compteur
Motorisation :	monocylindre 4 temps
Cylindrée :	422 cm3 diesel
N° de châssis :	ZAPT2D4MC73001090

Carte grise française / French registration



8 500 / 10 000 €



Le design intemporel d'un trois roues pas comme les autres
Un must have pour les fans de l'art de vivre à l'italienne
Une série numérotée bientôt collector

223

1959 - MOTO GUZZI ERCOLINO

L'Ercolino, motofourgon à trois roues du constructeur de motos italien Moto Guzzi est un triporteur inversé. Sa benne de chargement est située derrière le conducteur et non pas devant le guidon comme sur les triporteurs classiques dérivés des bicyclettes. Cela permet de ne pas obstruer la vision et d'embarquer une cargaison beaucoup plus importante. La benne située à l'arrière est beaucoup plus grande et ne pèse pas sur la direction. La capacité de chargement de base était de 350 kilos mais pouvait varier en fonctions des aménagements commandés. Pour autant le modèle n'était pas mis à l'écart des innovations technologiques, par exemple de série le moto Guzzi Ercolino était doté d'un kick starter mais pouvait déjà à l'époque, en option, être équipé d'un démarreur électrique. Les premiers modèles étaient équipés de jantes de 15 pouces à l'arrière et d'une jante de 14 à l'avant, mais en 1959 l'Ercolino reçu des jantes de 10 pouces jugées plus adaptées.
Le modèle présenté est de 1959, en excellent état, il a été intégralement restauré par son propriétaire. Gris et beige avec plateau bois, cet Ercolino est équipé du monocylindre de 192 cm3 accouplé à une boite de vitesse démultipliée à 4 rapports longs et courts. Il est vendu avec un lot de pièces détachées pour la plupart introuvables en France, dont un bloc moteur, une boite de vitesse, un carburateur et d'autres encore. Une machine rarissime et en parfait état, en somme une occasion à ne pas laisser passer.

The Ercolino, a three wheels scooter made by Moto Guzzi as a rare side dump, which allows to ride with a clear front view. It has a kick starter but was also available with electric start. Our model is from 1959 in excellent condition. It has been entirely restored by its owner. With grey and beige paintwork and a wooden dump, this Ercolino is equipped with 192 cc cylinder engine with short and long gears . It is sold with many supply parts very difficult to find like an engine, a gearbox, a carburetor and many others. This very rare machine is in perfect condition and deserves your interest.









« L'utilitaire de la mythique marque aux ailes déployées »

Marque :	Moto Guzzi
Modèle :	Ercolino
Millésime :	1959
Motorisation :	monocylindre à quatre temps
Cylindrée :	192 cc
N° de châssis :	HFF159

Carte grise française / french registration



6 000 / 9 000 €



Une moto attachante dans un parfait état
Un engin rarissime sur nos routes
Un trois roues pratique et robuste

224

1949 - CHRIS CRAFT SPORTMAN 16'

L'aventure Chris-Craft a débuté en 1874, dans l'État du Michigan aux États-Unis, lorsque Christopher Colombus Smith a construit son premier bateau à l'âge de 13 ans. Mais c'est en 1881 que l'entreprise sera véritablement fondée, quand la réputation grandissante de Christopher Colombus Smith comme constructeur de bateau décida son frère Hank à le rejoindre. L'activité à plein temps permet d'exercer un artisanat de qualité. Ce sont ces deux éléments qui expliquent le nom du chantier : « Chris » pour le diminutif du prénom du fondateur et « craft » pour la valeur d'artisanat qui est à l'origine de l'entreprise. Ce n'est qu'à partir de 1910 que la production de Chris-Craft se tournera vers un public plus populaire. C'est en 1922 que l'entreprise Chris Smith et fils sera formée par Christopher Columbus Smith avec ses fils Jay, Bernard and Owen. Aussi dès les années 20 l'entreprise connaîtra un fort succès. À tel point qu'en 1927 Chris-Craft est reconnue comme le plus grand constructeur de bateau à moteur en acajou. Avec la grande dépression des années 30 la baisse des volumes se fait sentir et la société se recentre sur son cœur de métier, à savoir la construction de canots à moteur sportif. Par la suite la 2nde guerre mondiale amènera l'entreprise a diversifier sa production en fabricant des navires pour l'armée américaine, ce qui lui permettra de proposer ensuite en 1950 jusqu'à 139 modèles différents au catalogue, les modèles les plus populaires comme le Sportsman étant proposés en plusieurs longueurs au cours de leur production.
Le modèle que nous présentons est un beau Chris-Craft 16' Sportsman de 1949. Construit à moins de 200 exemplaires, il fait partie des modèles les plus recherchés. Il dispose d'une coque en acajou vernis. Sa ligne est très fluide, ce joli bateau dispose d'une belle sellerie en cuir bordeaux et d'un équipement de belle qualité. Son moteur neuf de marque Uniserval est un quatre cylindres essence de type HF2 développant 70 chevaux. Ce bateau est une irrésistible invitation à prendre la mer. Depuis plus de 140 ans Chris-Craft est un des leader dans la conception de bateaux haut de gamme, une référence. Il est précisé que le bateau est à immatriculer. Il sera livré avec sa remorque et son ber.

Chris-Crafted started manufacturing boats in 1874, Michigan State, USA, when Christopher Colombus Smith made his first boat at the age of 13. In 1881, the enterprise was really founded and Christopher's brother, Hank, joined him. Chris-Craft boats were very well made, entirely hand-crafted. In the beginning of 1920's, Chris-Craft was renowned for their boats' quality, considered as the best mahogany-made boats of its time. After W.W.II, Chris-Craft proposed about 139 models of boat and the Sportman was available in different sizes. Our model is a very nice 16' Sportman from 1949 made to less than 200 examples and is among much desired Chris-Craft. Her shell is in varnished mahogany, this nice boat also has a nice burgundy leather upholstery and is well equipped. The brand new Universal HF2 4-cylinder engine develops 70 bhp. A true call for sea adventures, this boat will be delivered with her trailer and ber.



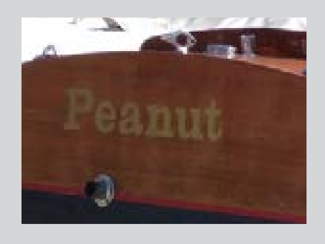
« La Dolce Vita à l'américaine »

Chantier :	Chris-Craft
Modèle :	Sportsman 16'
Année :	1949
Longueur hors tout :	4,88 m
Largeur :	2,01 m
Poids :	720 kilos
Moteur :	Universal 4 cylindres essence
Puissance :	70 ch

Bateau à immatriculer
Vendu avec sa remorque de provenance américaine



15 000 / 20 000 €



Un modèle rare et exclusif
De belles finitions avec le cachet exceptionnel de l'acajou
Un bateau de grand style

AUTOMOBILES

1968 - VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA CABRIOLET
1969 - MORRIS MINI COOPER MKII
1960 - CHEVROLET BEL AIR
1981 - MORGAN 4/4
1990 - MASERATI KARIF
1973 - CITROEN DS 23 IE PALLAS
1956 - ROLLS ROYCE SILVER CLOUD RHD
1992 - PORSCHE 968 CABRIOLET
1972 - ALFA ROMEO GT 1600 JUNIOR
2003 - ASTON MARTIN DB7 VANTAGE
1952 - JAGUAR XK 120 ROADSTER RHD
1952 - PEUGEOT 203 CABRIOLET
1971 - PORSCHE 911 T 2.2 SPORTOMATIC
1965 - JAGUAR TYPE C REPLICA
1956 - MERCEDES 190 SL
1965 - ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600
1988 - FERRARI 328 GTB
1999 - ASTON MARTIN V8 VIRAGE VANTAGE V550
1992 - FERRARI 512 TR
1992 - PORSCHE 964 RS
1959 - JAGUAR XK 150 CABRIOLET
1935 - CITROËN TRACTION CABRIOLET 11 AL
1981 - FERRARI 308 GTB EX-ALBERT UDERZO
1936 - AC 16/70
1966 - RENAULT 8 GORDINI 1300
1984 - RENAULT 5 TURBO 2
1973 - PORSCHE 911 T 2.4L TARGA
1958 - AUSTIN HEALEY 100/6 BN4
1951 - JAGUAR XK 120 ROADSTER
1987 - PORSCHE 911 3.2L CABRIOLET TURBO LOOK
1951 - MG TD
1958 - TRIUMPH TR3 A
1973 - FORD CAPRI 2600 RS
1971 - BMW 2002 TII
1956 - BENTLEY S1 RHD
1967 - VOLKSWAGEN BUGGY MARLAND
1983 - JAGUAR XJ-S V12 H.E.





225

1968 – VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA CABRIOLET

Fort du succès de sa Coccinelle, au début des années 50, Volkswagen souhaite proposer au marché une déclinaison plus élégante et sportive d'une voiture qui reprendrait techniquement les éléments de son best-seller. C'est tout naturellement, vers la carrosserie italienne que va se tourner la marque de Wolfsburg. Et c'est grâce aux relations de Karmann d'Osnabrück qui travaillait déjà pour VW que le projet sera proposé à Luigi Segre le propriétaire du bureau de styles Ghia. Présenté en août 1955, le coupé Karmann-Ghia prendra le surnom de «type 14 », une déclinaison cabriolet verra le jour en 1957. Mécaniquement, l'évolution de la Karmann-Ghia se fera au grès des mutations de la Coccinelle avec laquelle elle partage aussi le moteur. On va donc assister à une constante montée en puissance. Celle-ci culminera à 50 chevaux lorsqu'en 1970 le moteur des Coccinelle 1302 S et 1303 S est monté dans la Karmann. Les évolutions esthétiques seront minimes consistant principalement en un agrandissement des feux avant et arrière, des clignotants et des prises d'air. Le design italien séduit et la qualité allemande rassure. La carrière de la « type 14 » sera une vraie success-story et notamment aux Etats Unis. C'est en 1974 que La Karmann-Ghia se retire au profit du nouveau coupé Scirocco dérivé de la Golf, également assemblé chez Karmann. En près de vingt ans, 364 401 coupés et 80 837 cabriolets ont été construits
Le modèle présenté est de 1968, il s'agit d'une version cabriolet équipée d'un moteur de 1493 cm3. Cette voiture qui sera mécaniquement à remettre en route et à restaurer a déjà fait l'objet d'une restauration ancienne aux Etats-Unis. Elle provient de Santa Monica en Californie, elle est dédouanée et possède tous les documents nécessaires à l'immatriculation en France ou dans l'Union Européenne. La voiture est gris métallisé et équipée d'une capote d'un gris plus soutenu. L'intérieur beige est en état correct et la voiture est complète, dotée de ses chromes et baguettes ainsi que de son couvre capote. Cette voiture nécessitera des travaux pour retrouver sa superbe d'antan mais le moteur n'est pas bloqué. Unique par son design, la Karmann Ghia dans sa déclinaison cabriolet est une vraie alternative à certains roadsters anglais. Fiabilité, disponibilité des pièces et cote d'amour internationale sont autant d'arguments pour ne plus hésiter à s'offrir ce modèle. Ce Karmann cabriolet n'attend qu'un nouvel acquéreur pour reprendre la route.

After the original Beetle from the 1950's, Volkswagen proposed a new car based on the best-seller but with a beautiful body and a more powerful engine. In 1955 was released the Karmann-Ghia coupé, knows as Typ-14. A convertible was developed in 1957. The car was stylized in a typical Italian way, with typical German wheelbase and engine. The recipe lasted until 1974, with more than 450.000 cars made. Our model is a 1968 drop head equipped with a 1493cc flat-four engine, in nice original condition. A restoration will be needed to make a beautiful car. This one was already restored long ago in the United States, and comes from Santa Monica, California, and will be delivered with FFVE attestation, is free of custom charges, and waits her new registration. It is offered in metallic grey with beige inside and dark grey hood. It is full complete with hood cover and the inside is nice. In drophead coupé, the Karmann-Ghia was a real alternative to famous British roadsters, more reliable, and internationally loved for its design, its soul and its myth.









« L'alliance du meilleur de l'Allemagne et de l'Italie »

Marque :	Volkswagen
Modèle :	Karmann-Ghia Cabriolet
Millésime :	1968
Kilométrage :	30 262 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres à plat
Cylindrée :	1 493 cm3
N° de châssis :	149044618



Titre de Circulation américain, déclaration FFVE, véhicule dédouané, prêt pour immatriculation U.E. / U.S. Registration title, FFVE attestation, free of custom charges, ready for EU registry

5 000 / 10 000 €
(sans réserve)



La voiture née d'une collaboration efficace
Un classique de la collection original et apprécié
Un exemplaire à restaurer très accessible

1969 – MORRIS MINI COOPER MKII

En 1957, Sir Alec Issigonis développe sous l'égide de la British Motor Corporation une voiture économique et populaire. Il opte pour une conception à moteur avant afin d'offrir un confort maximum dans un minimum d'espace. Sa réalisation va devenir un mythe absolu dans toute l'histoire de l'automobile puisqu'il donnera naissance à la Mini. Sa petite voiture adopte un moteur transversal accouplé à une boîte elle aussi transversale entraînant les roues avant. 80% de l'espace à bord est alors consacré aux passagers. La première série de la Mini est équipée du moteur 4 cylindres de la Morris Minor de 850 cm3 développant 35 chevaux et de roues minuscules de 10 pouces. Elle sera produite à plus d'un million d'exemplaires au cours des années 60. C'est en 1961 que John Cooper, ingénieur automobile de renom et ami d'Issigonis, contribuera au potentiel sportif de la Mini en créant la version Mini Cooper. Le 850 est réalésé à 997 cm3 et alimenté par deux carburateurs SU pour délivrer 55 ch., en parallèle de la mythique Cooper S à moteur 1300. En 1967 est présentée la Mini Mark II et avec elle la Mini Cooper Mark II, avec un nouveau moteur moins fragile de 998 cm3 et développant 61 chevaux. L'incroyable succès de la Mini Cooper s'immortalisera en 1965 avec la grande victoire en 1965 au Rallye de Monte Carlo, puis une autre en 1967.

Notre exemplaire est une très jolie Morris Mini Cooper Mark II de 1969. De couleur vert anglais et toit blanc, elle est dotée de jantes Minilite en 10' et de pneus Yokohama. L'intérieur est soigné avec un très beau volant cerclé de bois clouté MotoLita et tableau de bord en bois également, mais aussi avec un toit ouvrant souple Paul Née. Les sièges et la banquette arrière sont en simili noir. Ce modèle présente l'intérêt d'être dans les mêmes mains depuis 1987 soit près de 30 ans. Fait rare sur les anciennes Mini, son moteur est le bloc d'origine. Il a été refait en 1990 et n'aurait parcouru que 10.000 km depuis, au cours de sorties en anciennes. Pour le plaisir des oreilles, le silencieux est un Peco à double sortie. Parmi les dernières interventions sur le véhicule on peut signaler la réfection des freins et de la pompe à essence, enfin la dynamo a été remplacée par un alternateur. En très bon état général avec une très belle patine, la voiture sera livrée avec un dossiers de factures et d'anciens contrôles techniques. Notre Mini est une opportunité rare d'acquérir un exemplaire en version Cooper choyé pendant de nombreuses années par son propriétaire. La Mini Cooper est une légende pour toujours et fait partie de ses voitures qui déclenchent les sourires. A vous d'en profiter.

In 1957, Sir Alec Issigonis develops under BMC's supervision an economic car designed following the « all on front » philosophy, providing a maximum comfort in a minimum space. His creation will become a myth in motorcars history: the Mini. The small car is powered by a 850cc front transversal-mounted four cylinder engine, produced at more than 1 million examples in the 1960's. In 1961, Issigonis' friend, John Cooper, contributes to the Mini success by developing a special version, the Mini Cooper, with a more powerful 997cc engine of 55 bhp, and of course, the mythic Cooper S 1300. In 1967, the Mark II is released, so is the Mini Cooper with new 998cc four cylinder engine developing 61 bhp. In 1965 and 1967, the Mini Cooper even won the Monte Carly Rally! Our model is a genuine Morris Cooper Mini 1000cc MkII delivered in 1969. In british racing green with white roof, it is equipped with Minilite 10" wheels and Yokohama tires. The inside is flattering with studded wooden Monolita steering wheel and wooden veneers and Paul Née soft opening roof. The seats are in black leatherette. This car belongs to the same owner since 1987 and its engine is original. It was remade in 1990 and run only 10.000 km since. It also has Peco twin exhaust system, and the brake system, gasoline pump and ignition were replaced. The car has a large bill dossier and old VATs. Our Cooper is a rare opportunity to acquire a classic Mini in very good condition, well maintained by its owner since many years.









« La petite anglaise devenue une grande référence »

Marque :	BMC Morris Mini
Modèle :	Mk II 1999 1000
Millésime :	1969
Kilométrage :	26 225 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres en ligne transversal
Cylindrée :	998 cm3
N° de série :1	308178

Carte grise française / French registration



12 000 / 17 000 €



Un exemplaire authentique dans un état de conservation enviable
Le mythe des véritables Cooper des années 60
Une Cooper à l'histoire attachante

227

1960 – CHEVROLET BEL AIR

Aux Etats-Unis, les années 50's marquent une véritable révolution stylistique d'un point de vue automobile. Fabuleux succès de la marque Chevrolet qui appartient déjà depuis longtemps au groupe General Motors, la Bel Air est lancée au début des années 50. Elle hérite du nom d'un quartier select de la ville de Los Angeles. Elle fut produite de 1951 à 1975 à travers cinq générations différentes. Cette voiture était dédiée au marché américain dans son ensemble offrant un excellent compromis qualité/prix. Le succès tiendra aussi dans la déclinaison du nombre de carrosseries et de motorisations possibles permettant à chacun de trouver le modèle adéquat. Le succès de ce modèle sera particulièrement fort entre 1955 et 1957, que l'on appelle aujourd'hui les « Tri-Chevy ». En 1959, la gamme Chevrolet est intégralement revue : l'Impala remplace la Bel Air dans le segment du haut de Gamme, la Bel air devient une finition intermédiaire, avec des motorisations allant du 6 cylindres en ligne au gros V8 de 5.7L. La véritable surprise vient du changement radical dans le design : elles arborent les fameuses « ailes de mouettes » si caractéristiques. La gamme Chevrolet sera sur ces deux années un véritable best-seller, et sa cote d'amour demeure intacte, en France comme aux Etats-Unis.

Le modèle que nous vous présentons est une très jolie Bel Air Four-doors Sedan. Elle fut importée en France en 2010 ayant précédemment bénéficié d'une restauration intégrale et d'un bon niveau aux Etats-Unis. Sa très belle robe bi-ton Tropical Turquoise et Ermine White est récente et lui sied à merveille, reflétant parfaitement les teintes des années 1950. Le châssis et la caisse sont extrêmement sains. Son moteur est un V8 283ci de 4.7 litres de cylindrées, qui n'est pas son bloc d'origine mais le même qui était disponible au catalogue de l'époque. L'intérieur est digne de son apparence, de très bonne qualité, et sa sellerie en velours bleu est particulièrement accueillante. En plus d'une restauration de bonne qualité, la voiture a bénéficié d'un entretien suivi : les pneumatiques à flancs blanc sont récents, ainsi que la ligne d'échappement et les freins. La roue de secours et le cric sont d'origine. La mécanique est en très bon état, le moteur et la boite automatique Powerglide à deux rapports vous assurant des trajets dans le plus grand confort. Elle sera livrée avec sa housse ainsi qu'une expertise récente. Symbole de l'American Way Of life, elle vous offrira les joies hors normes de la production automobile américaine.

In the fifties in the United States, the motorcars style is on head of many changes. The Bel Air, named after a famous disctrict of Los Angeles and one of the most successful models of Chevrolet, was launched in the early 50's. In more than two decades, the Bel Air has known five series, from straight-six to the big block 5.7 liters V8, and several versions. One of the most famous is the "gull wings" back sides one, produced from 1955 to 1957. Our model is a 1960 four-door sedan with 4.7 liters V8 Bel Air. She has a wonderful ivory white and turquoise blue dress, very characteristic from the 50's. Her engine is not original, but same as proposed in those days. The inside remains in fine quality with blue velvet seats. It was entirely well-restored and well maintained, as can testify the recent white-side tires, the exhaust system and brakes. This car is in extremely good condition, as the engine as the two-speed Powerglide automatic gearbox. This car is delivered with its cover and a recent evaluation. Symbol of the American Way of Life, this car will provide you much pleasure on the road.









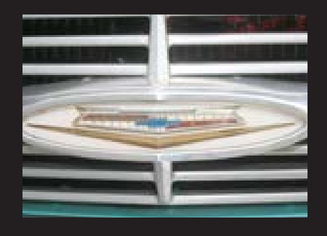
« Un nom français pour un mythe américain »

Marque :	Chevrolet
Modèle :	Bel Air Four Door Sedan
Millésime :	1960
Kilométrage :	92 232 miles au compteur
Motorisation :	V8 283 Ci
Cylindrée :	4 700 cm3
N° de série :	01519F223145

Carte grise française / French registration



16 000 / 21 000 €



Une voiture au look et au confort inimitable
Une Bel Air très bien restaurée
Un morceau roulant du rêve américain

228

1981 – MORGAN 4/4

C'est en 1936 qu'apparait la Morgan 4/4. Elle n'a depuis jamais cessé d'être produite. Sa dénomination signifiait «à 4 roues et à 4 cylindres» et permettait de la différencier des véhicules à trois roues dits «Three Wheelers», spécialité de la marque. Fabriquée à la main, La Morgan 4/4 est un cabriolet construit sur un châssis à longerons en forme de Z et sur une armature en bois. Le moteur était un 4 cylindres Coventry Climax de 1 122 cm3 de 34 ch permettait cependant, grâce à un poids modéré, de dépasser les 100 km/h. La 4/4 va immédiatement connaitre le succès, et les améliorations du modèle vont se poursuivre au fil des ans. Une version à 4 places dite Tourer est aussi lancée tout comme une déclinaison luxueuse dite cabriolet permettent ainsi d'élargir la clientèle. Suspendue pendant la guerre, la production reprend en 1946 avec la même gamme pour s'arrêter à nouveau en 1950. Elle réapparaît en 1955 avec un design modifié et dotée du châssis de la Plus 4. Son histoire sera une vraie continuité de la ligne et du design et une succession de nouveaux moteurs lui permettant de gagner en performances. En 1968 La Morgan 4/4 se voit équipée du moteur Ford Kent de 1600 cm3, accouplé à une boite de vitesse à 4 rapports.

La voiture présentée est de 1981, c'est une 4/4 deux places dans une livrée chocolat avec un intérieur en simili et des moquettes beiges. La capote et le couvre tonneau sont assortis dans la même couleur. Elle possède bien sûr aussi ses side-screens. D'origine anglaise, elle est équipée d'une conduite à droite dans la pure tradition de ce roadster « so british ». Son moteur 1600 d'origine Ford et sa boite mécanique lui assurent un tempérament vif et une bonne fiabilité. Notre Morgan est dans un état de présentation satisfaisant aussi bien intérieur qu'extérieur. Elle fut achetée en 2007 par son actuel propriétaire. Un dossier d'historique très conséquent et complet ainsi que le manuel d'utilisation seront livrés au futur propriétaire, lui permettant ainsi d'appréhender et de conserver l'historique du véhicule. Cette voiture qui traverse les époques et les modes possède un charme intact, opérant au premier regard. La voiture continue toujours sa carrière, fait unique dans l'histoire automobile, preuve que l'amour que lui vouent toujours les amateurs d'automobile est comme elle, inaltérable. Notre Morgan offre un rapport prix/plaisir imbattable.

In 1936 was born the Morgan 4/4, still in production. Four cylinders four wheels stands for "4/4", contrary to Morgan's famous Threewheelers. Entirely hand crafted, the Morgan was equipped in 1966 with a Ford Kent four cylinder 1600cc engine coupled with four speed gearbox. Our model is a 1981 4/4 open two-seater delivered in chocolate brown with beige leather inside. It is fully equipped with hood, hood cover, side screens and tonneau cover. Our Morgan is a quite reliable car, with full maintenance dossier. The current owner bought it in 2007 and took great care of his beloved roadster. The 4/4 is now the oldest car still in pro-duction, surely understandable because of classic cars enthusiasts.



« Le roadster absolument intemporel »

Marque : Morgan
Modèle : 4/4
Millésime : 1981
Kilométrage : 42 990 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 599 cm3
N° de châssis : B 4610

Carte grise française / French registration



20 000 / 30 000 €



Un fan club mondial pour cette icône
Une voiture dans la meilleure tradition anglaise
Un succès et un look inoxydable

229

1990 – MASERATI KARIF

Les années 1980 sont pour Maserati l'ère des motorisations Biturbo. La marque au trident va effet donner naissance à plus d'une trentaine de versions de 1982 à 1994. La Karif fait son apparition sur la fin de la génération Biturbo. Présentée au salon de Genève en 1988, elle est introduite comme une série limitée, un coupé exclusif dans la gamme Biturbo. Elle est basée sur le chassis du spyder Zagato et est motorisée par le V6 2.8L 24V, développant 250 chevaux. Accouplé à l'indestructible boite ZF à cinq rapports et première inversée, ce coupé est la proposition de Maserati pour répondre à une clientèle exigeante en matière de coupés sportifs. Les performances sont là et les accélérations impressionnantes avec moins de 5 secondes pour abattre le 0-100km/h ! La carrosserie est élégante et originale. L'intérieur est soigné, mélangeant le bois, l'alcantara et le cuir. Il ne faut néanmoins pas oublier le caractère radical de la Karif. De fait de son empattement plus court que le modèle de série, le comportement pointu de la voiture est exacerbé. Une Maserati de ce type ne se conduit pas, mais se pilote, elle ne pardonne pas les erreurs de conduite mais procure des sensations uniques. Très rare sur nos routes, elle est devenue un objet de convoitise.

Le modèle que nous vous présentons est une Karif du 17 décembre 1990. Son propriétaire en a fait l'acquisition en Allemagne et elle n'affiche aujourd'hui que 54 900 kilomètres au compteur. Sa carrosserie jaune à toit noir est dans un très bel état, la peinture ayant été refaite récemment. Cette robe lui donne un aspect à la fois élégant et sportif. A l'instar de la carrosserie, son intérieur en cuir et alcantara propose deux tons de gris et de noir. Les parements de bois précieux omniprésents sont très beaux et reflètent parfaitement la vision du luxe que proposait Maserati à cette époque. La voiture a bénéficié de nombreux soins récents avec entre autres la réfection complète du moteur, de l'embrayage, des suspensions, des pneus et de l'électricité. Les organes qui n'ont pas été remplacés ont été contrôlés afin de garantir leur fiabilité. Un reportage photo complet permettra au futur acquéreur d'apprécier l'entendue des travaux. Notre exemplaire invite à profiter de la route au son des montées en régime du V6. Il représente une occasion à ne pas manquer de rouler dans une voiture exclusive, brute mais utilisable au quotidien. Sortie en série limitée à 222 exemplaires, trouver une Karif prête à prendre la route est devenu extrêmement difficile et notre exemplaire une opportunité à saisir d'urgence.

1980 were the Turbo-Era for Maserati, bought by DeTomaso to Citroën. The Trident-brand gave birth to at least 30 versions of her twin turbo coupé. Released at 1988 Geneva Motor Show, the Karif was made as a limited edition, based on the Zagato Spider short wheelbase. Powered by the famous 2.8 liters twin-turbo 24 valves V6 engine, the Karif is able to reach 69 mph in less than 5 seconds, thanks to her 250 bhp ! The bodyshape is elegant and the inside is quite baroque and comfortable, with leather, precious wood and alcantara. Our Karif was delivered brand new on 17th December 1990. Her owner bought it in Germany and has only 56.000 kilometers. The bi-color paintwork is sublime, with yellow body and black roof. The inside has two tone garnishes with black leather and grey alcantara. The car was very well maintained with many cares, like full engine, clutch suspension, tires and electric system remade. All the rest was controlled to guarantee the reliability. A whole photo report will allow her new owner to appreciate the entire work done on this coupé. With only 222 examples made, finding such a Maserati will be very difficult for enthusiasts of the Bolognese Brand.







« Les deux turbos soufflent comme le vent du Khareef »

Marque :	Maserati
Modèle :	Karif
Millésime :	1990
Kilométrage :	54 900 km au compteur
Motorisation :	V6 24V Biturbo
Cylindrée :	2 790 cm3
N° de châssis :	ZAM339B00KA100105

Carte Grise Française / French registration



20 000 / 30 000 €



Une Maserati parfaitement introuvable
Les vocalises et envolées d'un V8 d'exception
Une ligne qui ne laisse pas indifférent

230

1973 - CITROEN DS 23 IE PALLAS

La DS fête cette année ses 60 ans, et elle n'a pas pris une ride. Paris, 1er octobre 1955 au Grand Palais, une bombe automobile éclate. Toute la presse de l'époque titre : « la DS vient de naître». Celle qui va remplacer la fameuse Traction Avant d'André Citroen sort de l'imagination de deux hommes : André Lefèbvre ingénieur et Flaminio Bertoni dessinateur et sculpteur. En mettant leur talent en commun ils vont, avec la DS, révolutionner l'histoire de l'automobile. La DS est un condensé de technologie moderne pour l'époque. Elle utilise l'hydraulique à haute pression qui lui offre douceur et puissance, une suspension hydro pneumatique, des freins à disque à double circuit et avec répartiteur, une direction assistée et les fameux phares tournants. Un souci d'efficacité aérodynamique a influencé son dessin de carrosserie et l'ergonomie a présidé dans l'aménagement intérieur, en particulier pour les commandes accessibles sans lâcher les mains du volant. Elle ne va cesser de s'améliorer au cours de ses 20 années de carrière et tenir son rang de berline haut de gamme française. En 1972, ultime évolution sort la DS 23 qui remplace la 21. Sa cylindrée de 2347 cm3 développe selon le type d'alimentation 115 ou 130 chevaux. En finition Pallas, il s'agit alors d'un véritable salon roulant, apogée d'une vraie success story.

Le modèle présenté est une DS 23 à injection électronique livrée le 2 juillet 1973. Sa couleur est le gris anthracite. L'habitacle propose une sellerie en drap rouge avec habillages intérieurs blancs et une moquette rouge. Dotée de la boite de vitesse automatique, le levier est situé derrière le volant juste devant les compteurs. Dans sa version Pallas, elle a fait le bonheur de son propriétaire amoureux de sa voiture depuis plus de 20 ans, période au cours de laquelle, celui-ci a choyé cette belle berline française. Très saine au niveau du chassis et présentant une patine séduisante, la voiture a bénéficié de soins régulièrement comme en témoigne le dossier d'entretien qui l'accompagne. L'intérieur a récemment été refait avec un tissu velours neuf. Les derniers travaux d'entretien mécaniques ont entre autres porté sur la pompe à eau, la pompe à essence, les sphères, les injecteurs, le freinage et le faisceau élec-trique. La voiture est prête à prendre la route pour toutes distances et son vigoureux 4 cylindres vous emmènera à vive allure dans un confort hors du commun. Laissez-vous tenter à votre tour par ce mythe automobile français, une des dernières et des plus abouties DS produites. Une voiture puissante et confortable que même les étrangers nous envient et dont la valeur sur le marché ne cesse de progresser.

2015 is the 60th anniversary of the Citroen DS, released on 1st October 1955 at Le Grand Palais. This car replaced the Citroen Traction of André Citroën and was developed by the engineer André Lefebvre and the designer Flaminio Bertoni. Gathering their talents, they remade motorcars' history with the DS. This car was full of technical upgrades like the high pressure hydraulic system and suspensions, twin circuit disc brake system, power steering and the famous turning lights. The aerodynamic was very sharp thanks to the body shape and the inside was extremely comfortable. Every system was gathered around the steering wheel. During a twenty years career, the DS never stopped her improvements and she has always been on top of first class French Sedans. In 1972, the DS 21 replaced the 23. With a new 2347 cc four cylinder engine, the Pallas version was a luxurious saloon. Our model is a DS 23 with electronic injection delivered brand new on 2nd July 1973, with anthracite grey paintwork, red fabric seats and carpets and white garnish. Equipped with automatic gearbox, the lever is located on the steering wheel. In Pallas version, she belonged to the same owner for twenty years and she was very well maintained. Her wheelbase is very clean. The car has a full maintenance dossier and the inside has been entirely remade with new velvet. The last maintenance works were upon the gasoline and water pumps, spheres, injectors, brake and electric systems. The car is ready to run many miles with her strong four cylinders in an out-standing comfort. Be charmed with this French myth, one of the last and most successful of all DS models.



« Exigez la classe Palace »

Marque :	Citroen
Modèle :	DS 23 I.E Pallas
Millésime :	1973
Kilométrage :	48 160 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres en ligne
Cylindrée :	2 347 cm3
N° de châssis :	01FG0949

Carte grise française / French registration



20 000 / 30 000 €



Un dessin génial et une technique exceptionnelle
Le savoir-faire français en matière de haut de gamme
La plus puissante des DS

231

1956 – ROLLS ROYCE SILVER CLOUD RHD

Mythe de l'automobile s'il en est, la Silver Cloud de Rolls Royce fut le véhicule le plus luxueux produit de 1955 à 1966 dans l'usine de Crewe en Angleterre. Trois générations de Silver Cloud verront le jour avec à chaque fois des améliorations techniques et esthétiques. La Silver Cloud possède un châssis à section en caisson dont les différents éléments sont soudés, ses éléments de carrosserie sont en acier et en aluminium. Le châssis séparé permet la réalisation de carrosseries spéciales auprès de célèbres carrossiers comme James Young, Mulliner ou Park Ward. La voiture est longue, large mais d'une grande élégance, dégageant au premier regard une allure princière. Lancée en 1955 avec le 6 cylindres de 4,9 litres, il sera remplacé par un V8 de 6.2 litres plus gourmand. Il est couplé à une boite automatique à 4 rapports pour un confort absolu. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Deux options importantes seront proposées au catalogue, la direction assistée et l'air conditionné.

Le modèle présenté est de 1956. Il s'agit d'une très belle voiture à l'élégante robe bicolore Shell Grey et Tudor Grey. L'esthétique de l'espace intérieur est très flatteur lui aussi, la sellerie en cuir Connoly grise a conservé une belle patine et l'ensemble boiserie en loupe de noyer, plafonnier et moquettes présente un aspect parfaitement satisfaisant. L'histoire de notre modèle est intéressante car la voiture fut la propriété de la même famille anglaise pendant de nombreuses années. Achetée en octobre 1957, à Londres chez H.R. Owen, elle fut conservée jusqu'en 2014, avant d'être revendue à son actuel propriétaire, un véritable amoureux du modèle. Elle reçut une restauration dans les années 90, au cours de laquelle, la peinture, les chromes et les carpettes furent repris. Elle est aussi équipée de son poste radio. Sa conduite anglaise ajoute au charme et à l'authenticité du modèle dont le maniement de la boite automatique reste aisé car toujours effectué par la main droite. Régulièrement entretenue depuis sa sortie d'usine, un dossier conséquent fait état de près de £16000 de factures soit l'équivalent de 22 000€. La voiture a tout récemment fait l'objet d'une révision mécanique et du freinage. Il s'agit donc d'une très belle Silver Cloud dans sa déclinaison originelle, une voiture prête à prendre la route et dont le 6 cylindres vous offrira le s joies d'une automobile d'une classe à part. Elle reste une valeur sûre pour investir, æavec une cote encore en devenir et propose un raffinement incomparable.

Built at the Crewe factory, the Silver Cloud was one of the most luxurious cars ever made. Many coach-builders made special body shapes, like Park Ward, Mulliner or James Young. In a traditional British way, the Silver Cloud is very elegant. Launched in 1955 with a 4.9 liters straight-six, the mark II was equipped with the 6.2 liters V8. Our model was delivered in 1956 and has a bi-tone Shell grey and Tudor grey paintwork with Connoly grey leather inside and burr walnut in very good condition. The car belonged to the same family during almost forty years, bought in 1957 at H.R. Owen of London, and entirely restored in the 1990's. A large dossier will be delivered with the car, with more than 16.000 £ of maintenance bills. The car was recently maintained. It is a wonderful Silver Cloud with astonishing history, a very beautiful example with unmatched comfort, and a potential growing rate



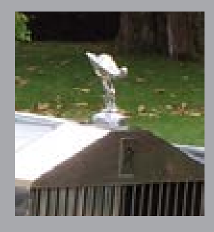
« Une Rolls pour vivre sur son nuage »

Marque :	Rolls Royce
Modèle :	Silver Cloud I
Millésime :	1956
Kilométrage :	31 692 miles au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne
Cylindrée :	4 887 cm3
N° de châssis :	SZB 199

Carte grise française / French registration



35 000 / 45 000 €



Une Silver Cloud dans sa version originelle
Un bel historique et un bel état pour cet exemplaire
Une ligne « symbole » du luxe et du raffinement

232

1992 – PORSCHE 968 CABRIOLET

Au début des années 1990, Porsche fait face à quelques défis économiques et ses modèles classiques comme la 911 et la 928 ne suffisent pas au bon développement de la marque. Se fait alors sentir pour l'entreprise la nécessité de remplacer la 944 par un nouveau modèle, plus performant, capable de rivaliser avec les modèles concurrents tout en étant accessible pour les acheteurs. C'est à cette ambition que répond la 968. La présentation du cabriolet eu lieu en même temps que celle du coupé lors du salon automobile de Francfort en 1991. La voiture est mue par un 4 cylindres 16 soupapes de 3 litres développant 240 chevaux ce qui en faisait lors de sa sortie le 4 cylindres atmosphérique le plus puissant du monde. Dotée d'un système Variocam, il offre du couple à tous les régimes et ne rechigne pas à prendre des tours. Il est accouplé à une boite de vitesse sur le principe du Transaxle pour une bonne répartition des masses. Au choix du client, la transmission peut être manuelle de type Getrag à 6 rapports ou automatique Tiptronic à 4 rapports. Le cabriolet 968 bénéfice de nombreux renforts de structure et offre un excellent comportement y compris en conduite sportive. Sa capote électrique offre de plus une excellente isolation. La commercialisation de la 968 ne durera que 4 ans et prendra fin en 1995 en même temps que celle de sa grande sœur la 928.
La 968 cabriolet que nous présentons est noire métallisée et dotée d'un intérieur en cuir gris, la capote est assortie, noire elle aussi. Elle fut livrée neuve en Allemagne le 24 juin 1992. Cette Porsche est en très bon état général, ayant bénéficié de soins réguliers comme en atteste son carnet d'entretien. La courroie de distribution fut remplacée à 133 000 km, au moment d'une révision importante. Elle est équipée d'amortisseurs Koni réglables assurant une excellente liaison au sol dans toutes conditions. L'espace intérieur est très soigné et témoigne de l'utilisation soigneuse de la voiture. Notre 968 dispose de deux airbags, de l'ABS, du réglage des sièges électriques ainsi que de la climatisation. Une fois la capote électrique repliée, notre voiture peut être équipée de son couvre capote et du filet anti-remous. Elle est aussi doté de son livret du conducteur, d'une trousse à outils, de sa galette et du compresseur. Il y a eu moins de 4000 cabriolet 968, ce qui en fait une voiture peu courante. Ses charmes esthétiques et techniques en font une Porsche à (re)découvrir d'urgence. Sa cote est déjà en nette hausse et notre exemplaire une parfaite opportunité d'acquérir une version cabriolet des plus désirables.

In the beginning of the 1990's, Porsche had to make a new model to help the 911 and 928. The 944 was replaced by the 968, faster and more powerful, at the 1991 Frankfurt motor show, both coupé and convertible. Powered by the biggest four-cylinder engine at that time, the 968 developed 240 bhp from its 3.0 liters engine with Variocam, coupled with a Transaxle five-speed gearbox. The convertible despite his reinforcements is still very nice to drive. Our model is black with grey leather inside and black hood. She was delivered brand new on 24th June 1992. In very good condition, it was very well maintained according to her maintenance book. The timing belt was remade at 133 000 kilometers at the same time of an important maintenance. Airbags, electric seats, ABS and air conditioning are among options list. Made at less than 4000 examples, the convertible is quite rare and its rate is rising, a very good opportunity to buy a very funny Porsche at reasonable price.



« Le plus gros 4 cylindres du monde »

Marque :	Porsche
Modèle :	968 cabriolet
Millésime :	1992
Kilomètrage :	151 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	2990 cm3
N°chassis :	WPOZZZ96ZNS831137

Carte grise française / French registration



15 000 / 20 000 €



Un cabriolet performant et équilibré
Une Porsche fiable et facile d'usage
Un rapport prix/plaisir inégalable

233

1972 - ALFA ROMEO GT 1600 JUNIOR

Remplaçante de la mythique Giulietta Sprint, la Giulia GT représente l'entrée de gamme par rapport à la Giulia Sprint GT sortie en 1963. La Giulia Sprint GT est un coupé à caractère sportif. La ligne signée Bertone est en réalité née sous la main du dessinateur Giorgetto Giugiaro alors salarié chez ce maître de la carrosserie italienne avant qu'il ne fonde sa propre maison. La Giulia GT Junior, proposée au catalogue avec les motorisations 1300 ou 1600 au choix à compter de 1972, est la 3ème série de la Giulia GT Junior commercialisée à partir de 1966. Dans la gamme, la 1600 constitue une alternative entre la 1300cm3 et la 2000 GTV. La Junior est une version sportive de la Giulia Sprint GT. Sa cote mécanique elle est dotée d'une boite 5 vitesses, ce qui est remarquable pour l'époque alors que l'ensemble des constructeurs reste bloqué sur des boites de vitesses à 3 ou 4 rapports. Elle bénéficie également d'un système de refroidissement pointu puisque le ventilateur est entrainé par une courroie et non pas par un moteur électrique, contrairement à ce qui se faisait sur les autres modèles italiens contemporains, sachant qu'en plus les soupapes étaient au sodium afin de mieux répartir la chaleur. Du côté de l'habitacle elle dispose d'un tableau de bord recouvert de plastique, d'un revêtement de sol en caoutchouc et de sièges moins imposants, mais présente surtout la particularité d'être dépourvue de console centrale. Extérieurement les pare-chocs sont moins enveloppants, les badges différents et les feux arrières plus petits que sur la Sprint GT. La Junior 1600 sera produite jusqu'en 1976 après avoir connu un franc succès du fait de son étonnante vivacité.

Notre Alfa Romeo est un GT 1600 de mai 1972. De couleur bleu nuit, il combine un magnifique intérieur havane en simili avec des moquettes noires. Son propriétaire actuel, un amoureux de la marque Alfa Romeo, a fait restaurer ce coupé afin de lui redonner sa beauté originelle. La voiture qui a reçu de nombreux soins est donc dans un excellent état général. On retrouve les deux gros compteurs ronds derrière le magnifique volant en bois à trois branches. Les chromes, les jantes, les seuils de porte, la sellerie et la peinture ont une très belle qualité de présentation. La mécanique, revue elle aussi, vous permettra de profiter des montées en régime du vigoureux 4 cylindres. Cette voiture est prête à partir et peut être même à courir selon le plaisir de son futur acquéreur. Les coupés Alfa Romeo font partie de ces pièces indispensables à toute collection et notre GT représente une occasion unique d'acquérir un exemplaire particulièrement désirable.

Replacing the Giulietta Sprint, the Giulia GT was the first range Alfa Romeo compared to the Giulia Sprint GT, presented in 1963. The shape was drawn by Giorgetto Giugiaro while he worked at Bertone. The Junior was offered with 1300 or 1600 four cylinders engines in 1972, with 5 speed gearbox whereas most of car makers proposed only four-speed until 1976. Our Junior is a 1600 registered in May 1972 and her current owner, fascinated by Alfa Romeo, made it restored to give her original beauty back. The twin large meters behind the wooden steering wheel gave a typical Italian atmosphere to this fine Coupé. Chromes, wheels, paintwork and inside are in very good condition. The engine, reviewed too, will allow you to benefit of the original Alfa Romeo rising sound. The car is ready to go, and even to race. Alfa Romeo Coupés are essential among every car collection, especially Italian classic cars.









« L’archétype du petit coupé sportif italien »

Marque :	Alfa Romeo
Modèle :	GT 1600 Junior
Millésime :	1972
Kilométrage :	2 500 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 570 cm3
N° de châssis :	11503 AR 2195642

Carte grise française / French registration



20 000 / 25 000 €



Un dessin symbole du Maitre Giugiaro
Une voiture vive, amusante à conduire
La définition italienne du plaisir automobile

234

2003 – ASTON MARTIN DB7 VANTAGE

La fin des années 1980 sera difficile pour la marque de Newport Pagnell. A partir de 1987, Ford rentre dans le capital du constructeur, pour en prendre finalement le contrôle en 1993. Il devient nécessaire pour Aston Martin de se relancer et d'augmenter son volume de production automobile. C'est au salon de Genève en 1993 qu'est dévoilée la DB7. Le projet a été étudié par Ford en collaboration avec TWR, dont l'usine servira de lieu d'assemblage. Avec un moteur 6 cylindres de 335cv et une ligne fluide épurée que l'on doit au designer Ian Callum, elle rencontre très vite un franc succès. Son dessin superbe séduit et même les puristes de la marque d'abord sceptiques tomberont sous le charme de la belle. En 2000, pour rester toujours compétitive, la DB7 évolue en Vantage. Elle est désormais mue par un V12 assemblé chez Cosworth qui remplacera finalement le 6 cylindres dans la gamme. En plus d'être la première Aston Martin commercialisée avec un douze cylindres, elle développe désormais 420cv, lui offrant alors des performances de haut rang. L'intérieur bien que reprenant des éléments Ford est cossu avec des sièges en cuir Connolly et des inserts de bois. La DB7 sera un énorme succès commercial pour Aston Martin, devenant le modèle le plus vendu de l'histoire de la marque, avec 7092 exemplaires écoulés, dont 4431 DB7 Vantage. Elle va permettre à Aston Martin de traverser la décennie et de continuer à entretenir sa légende.

L'exemplaire que nous vous présentons est une très belle DB7 Vantage de 2003, dotée donc du V12 de 6 litres de cylindrée, 48 soupapes produisant 420 chevaux. Argument de plaisir à son volant, elle est équipée de la rare boite mécanique Tremec T56 à six rapports, permettant de profiter un maximum du couple et de la sonorité du moteur. Sa couleur extérieure est grise associée à un intérieur en cuir noir et bois. Une livrée sobre et élégante. Livrée neuve en France en mai 2003 et au même propriétaire depuis 10 ans, cette voiture est une seconde main qui n'a parcouru que 24 572 kilomètres. Dans un excellent état général, cette voiture fut utilisée de manière précautionneuse si l'on en juge par l'état cosmétique de sa carrosserie et de son habitacle. Elle est dotée de son carnet d'entretien tamponné qui sera remis à l'acheteur, attestant du bon entretien réalisé. La voiture vient de bénéficier d'une révision intermédiaire et son contrôle technique est vierge. De l'ensemble de la gamme DB7, un exemplaire dans cette configuration est sans doute un des plus désirables. Si la cote des DB7 est actuellement encore attractive, celle-ci devrait continuer de grimper. Le modèle séduit par sa ligne sublime et sa motorisation noble. Le pedigree et l'état de notre exemplaire Vantage sont des atouts à ne pas laisser échapper.

After Ford bought the brand from Newport Pagnell in 1993, Aston Martin went into a new era which was the most successful of her history. In 1993 was released the new DB7, with a Jaguar wheelbase and a supercharged straight-six, and a bodywork designed by Ian Callum. In 2000, she turned into the classic Vantage version, with an astonishing brand new 6.0 liters V12 developing 420 bhp and made by Cosworth. 4431 examples of the DB7 Vantage were made, which makes it one of the most successful Aston Martin of all times. Our model was released in 2003, and is equipped with a very rare Tremec T56 six-speed gearbox. It has a silver metallic grey paintwork with black leather inside. Delivered brand new in France in May 2003, this DB7 belonged to the same owner for ten years, and made only 24 572 kilometers. It is in extremely good condition, both outside and inside, with her maintenance book, and was recently overhauled. Being one of the most beautiful car ever made, this DB7 has a quite good configuration and the rate of a car in such good condition will surely increase.







« Les ailes d'Aston Martin continuent de battre »

Marque :	Aston Martin
Modèle :	DB7 Vantage
Millésime :	2003
Kilométrage :	24 572 km au compteur
Motorisation :	V12
Cylindrée :	5935 cm3
N° de série :	SCFAB22323K303549

Carte Grise Française / French registration



40 000 / 50 000 €



Un modèle symbole de la renaissance d'Aston Martin
Un collector en puissance à acquérir d'urgence
Une ligne intemporelle et sans défaut

235

1952 – JAGUAR XK 120 ROADSTER RHD

C'est le 27 octobre 1948 que Jaguar crée l'évènement sur la planète automobile avec son roadster XK 120, présenté au salon de Londres à Earl's Court. C'est une superbe voiture de sport mue par un moteur de 6 cylindres à double arbre à cames en têtes de 3,4 litres de cylindrées. L'appellation 120 venait de la vitesse de pointe de la voiture qui pouvait franchir la barre symbolique des 120 miles à l'heure soit plus de 190 km/h. Son design fait l'unanimité, sa lignes est fluide, le pare-brise est en deux parties, seul angle visuel à une ligne tout en rondeur. Elle fit rapidement ses preuves en compétition car dotée de 2 carburateurs Su, elle développe 180 chevaux. Esthétiquement dotée de roues fils, les XK120 SE n'avaient pas de spats à l'arrière. Equipé avec une culasse de Type-C et de plus gros carburateurs, ce bloc pouvait développer jusqu'à 210 chevaux. En 1951 toujours, est lancé le coupé qui se veut être une alternative plus luxueuse et confortable. Sa ligne est divine, il dispose de vitres latérales et d'un intérieur cossu avec notamment une planche de bord en loupe, une moquette épaisse et même le chauffage. Le cabriolet apparaitra en lui en 1952, reprenant les équipements du coupé. Il est une alternative chic au roadster. En 1954, le 15 octobre, une évolution du modèle baptisée 140 prendra le relais de la 120.

Notre XK 120 est un beau roadster de 1952. Son histoire, retracée par son propriétaire, est intéressante car cette voiture a peu changé de mains. Livré neuf en Suisse en février 1952 et conservé par son premier propriétaire jusqu'en 1993, ce roadster est ensuite la propriété du fils de ce dernier jusqu'en 2007. Confié alors à un garage de Bâle, son actuel propriétaire en fera l'acquisition en 2008. Doté d'une conduite à droite dans la plus pure tradition anglaise, ce roadster de couleur verte avec un intérieur rouge possèderait même son moteur 3,4 litres d'origine. La voiture est complète, dotée de sa capote, ses side-screens, son tonneau-cover ainsi que de sa trousse à outils et de son cric d'origine. Elle est équipée de petits sièges baquets qui s'intègrent parfaitement à l'habitacle et dans un souci d'authenticité les sièges d'origine ont été conservés. Un ventilateur additionnel Kenlow permet d'améliorer le confort de conduite et la fiabilité de notre XK et les clignotants avant ont été ajoutés pour respecter la législation helvétique. On trouve trace dans son dossier de factures anciennes et la voiture est régulièrement entretenue par son propriétaire. Sa patine est très séduisante et la voiture fonctionne bien. Les XK ont permis à Jaguar de s'installer avec succès sur le marché des coupés et roadsters sportifs et de forger ainsi sa légende. Un beau roadster comme celui présenté s'échange à des prix élevés et reste un rêve automobile transgénérationnel. A vous de profiter de la légende britannique.

On 27th October 1948, Jaguar remade the motorcars world by presenting the XK 120, at Earl's Court motorshow. It was a sublime roadster powered by a classical 3.4 liters straight-six with twin overhead camshaft, allowing the car to reach 120 miles per hour. Her design was unequalled with aquatic shape, only broken by the twin-shaped windscreen. She also achieved many race successes. The roadster was the fastest version, among the coupé and the luxurious drop head coupé. Our XK 120 is from 1952, delivered brand new in Switzerland. The current owner could retrace all its history, showing very few owners: the first kept the car until 1993, and then kept by his son until 2007. The current owner bought it at a classic car garage in Bale in 2008. It is right hand drive with classic green paintwork and red leather inside. The 3.4 liter engine is assumed to be original. The car is fully equipped with hood, tool case, side-screens, tonneau cover, bucket seats but originals will be delivered to his new owner. A Kenlow vent has been installed, like indicators as required on Swiss market. The dossier gathers many ancient bills; the car is often maintained to remain reliable. The patina makes this XK 120 very desirable, subliming the model which gave birth to the Jaguar Legend.





« La naissance d'une légende »

Marque :	Jaguar
Modèle :	XK 120 Roadster
Millésime :	1952
Kilométrage :	38 235 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne
Cylindrée :	3 442 cm3
N° de série :	660928

Carte grise française / French registration



70 000 / 90 000 €



Parfaite alchimie entre élégance et sportivité
La première génération du mythe
Une icône anglaise de la collection

236

1952 - PEUGEOT 203 CABRIOLET

Après la guerre la Peugeot 203 est l'unique modèle commercialisé par la firme sochalienne jusqu'en 1954. La version cabriolet est présentée au salon de Paris 1951 avec l'ambition d'en faire une voiture de luxe, notamment par un équipement supérieur à celui de la berline. À cette fin la 203 cabriolet est équipée d'une sellerie en cuir disponible en trois couleurs : noir, bleu ou rouge. Par rapport à la berline le cabriolet est plus léger du fait de la suppression des deux portes arrière, mais du même coup la 203 cabriolet n'offre plus que deux places au lieu de quatre. Élégante avec ses formes arrondies et ses lignes fuyantes, la Peugeot 203 cabriolet est aussi une voiture bien finie avec une capote très hermétique et son couvre capote ajusté. Elle sera produite jusqu'en 1956, moment où elle cédera la place à sa remplaçante dans la gamme 403, laquelle gamme lancée depuis 1955 marquera un tournant dans l'histoire de la marque au Lion. Sur les 5 ans de production du cabriolet 203 de l'année 1952 à 1956 seulement 2567 unités de ce modèle ont été fabriqués, ce qui en fait un modèle rare et particulièrement désirable lorsqu'il est en bon état de conservation.

La 203 cabriolet présentée dans cette vacation est une voiture à l'historique clair qui possède sa carte grise « normale » et non une carte grise de collection. Comme en attestent les copies de cartes grises présentes dans le dossier, elle n'aurait eu que trois propriétaires différents, le dernier la possédant depuis 1977. Elle a donc fait l'objet de toutes les attentions et de l'amour d'un passionné pendant de longues années. Notre décapotable se présente dans une belle robe bordeaux associée à un intérieur en simili rouge qui a été refait. La capote en alpaga beige qui chapeaute l'ensemble est neuve. Son moteur est le 4 cylindres de 1 290 cm3, proposant 42 ch. Cette voiture a fait l'objet d'un important entretien en janvier 2014, au cours duquel la vidange du moteur et de la boite de vitesse ont été effectuées, les carburateurs nettoyés et le démarreur remplacé. Notre modèle est équipé des bas de caisse et sabots d'ailes chromés qui mettent bien en valeur l'auto. Les 203, avec leur joli dessin aux inspirations américaines, ont connu un vrai succès auprès du public. C'est donc tout naturellement que cette voiture continue de passionner un grand nombre collectionneurs. Dans sa version cabriolet, elle est à la fois élégante et rare et notre exemplaire à l'historique clair et en bel état est une pièce de choix.

After W.W.II, the 203 was the only model proposed by Peugeot until 1954. The convertible version was proposed in 1951 during the Paris motor show and was considered on top of Peugeot's production: the 203 is equipped with leather seats and is lighter than the sedan. It is a quite elegant car with round shape, it was produced until 1956 by the 403 after only 2 567 convertibles. Our 203 is a clear history example with many copies of previous registrations, this car would have known only three owners, and the last one has preserved his car since 1977. It is painted in burgundy red with remade red leatherette inside, the black tone hood has also been remade. The 1.290cc engine offers 42 bhp and the car was entirely reviewed in January 2014 with oil changed on engine and gearbox, carburetors cleaned and starter replaced. The 203 has known a successful career and the convertible remains the rarest example of all the production. This car still fascinates many enthusiasts thanks to her bodyshape and her simplicity.





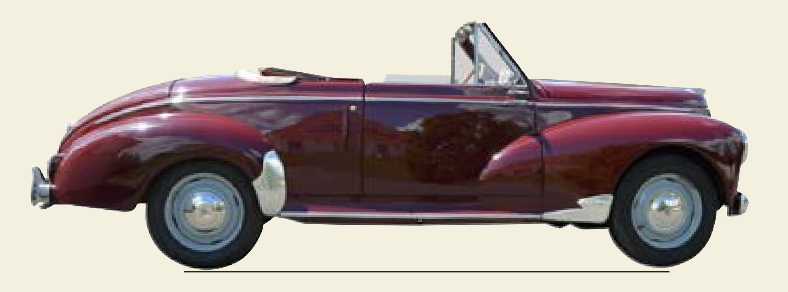




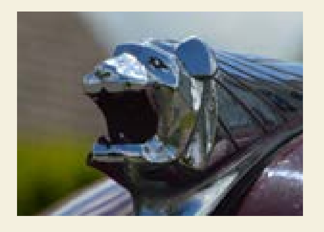
« Le ciel à portée de griffes »

Marque : Peugeot
Modèle : 203 cabriolet
Millésime : 1952
Kilométrage : 7 255 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1290 cm3
N° de série : 125486

Carte grise française / French registration



60 000 / 70 000 €



Une décapotable pour plus de plaisir
Un modèle élégant tout en rondeurs
Un modèle qui compte dans la saga des cabriolets Peugeot

237

1971 – PORSCHE 911 T 2.2 SPORTOMATIC

On ne présente plus la 911. Le mythe débute lors du Salon de l'Automobile de Francfort en 1963 où apparaît la 901, un concept de véhicule 2+2 sur une ligne fastback dessinée par Butzi Porsche, le fils de Ferry Porsche. Le moteur en porte-à-faux arrière fera parler de lui pendant quelques temps encore. La boîte mécanique est à quatre ou cinq rapports en option ce qui est peu courant à l'époque. Pour éviter un conflit avec Peugeot, elle sera renommée 911. Les premiers modèles sont livrés en 1964 et disposent d'un inédit six-cylindres à plat de 2 litres de cylindrée de 130 chevaux. En 1969, le moteur est réalésé à 2.2 litres et la puissance grimpe à 125 chevaux pour la T, 155 chevaux pour la E et culmine à 180 chevaux pour la S. Pour plaire au marché Américain féru de transmissions automatiques, Porsche développe une boîte inédite offrant un incroyable confort de conduite, dénommée 905.20 Sportomatic, Cette boîte semi-automatique fonctionne avec un système de capteurs sur le levier de commande entraînant un convertisseur de couple relié à un embrayage à disque à commande magnétique, supprimant ainsi la pédale d'embrayage. Le passage des vitesses s'opère uniquement au levier, cependant elle sera peu commandée en Europe et entraîna une exceptionnelle rareté de cette configuration.

Notre exemplaire est un magnifique coupé 911 en configuration T de 1971. Par conséquent, elle est équipée du flat-6 en fonte de 2 195 cm3 de 125 chevaux alimenté par deux carburateurs double corps Zénith. La voiture est « matching » moteur. La particularité de cet exemplaire est d'être équipé de la rare boîte Sportomatic à quatre rapports. De provenance Américaine, elle fut livrée pour la première fois en octobre 1970 avant d'être importée en 2014. Sa couleur est superbe, le orange sied particulièrement bien à la 911 dont la peinture a été refaite en 2013. L'intérieur d'origine présente très bien, le ciel de pavillon est en parfait état. Le châssis extrêmement sain témoigne de la qualité de la voiture qui a récemment fait l'objet d'une importante révision portant sur le moteur et la boite et permettant à son futur acquéreur d'envisager sereinement l'usage de cette 911 T. Les exemplaires classiques de la 911, deviennent de plus en plus recherchés. Une version Sportomatic mérite un réel intérêt et sa rareté lui donne un atout supplémentaire. N'hésitez donc pas un seul instant à acquérir cet exemplaire typique des années 1970 à la couleur si évocatrice.

Everybody knows the 911, released on the 1963 Frankfurt motorshow. The car is a four-seater-rear-mounted 2 liters flat-six engine. The fastback bodywork was designed by Butzi Porsche, Ferry Porsche's son. First models were delivered in 1964 and the second version was released on 1969. It had a bigger 2.2 liters engine and three versions: E with 155 bhp, T with 125 bhp, and Sport with 180 bhp. Porsche also developed a semi-automatic gearbox for American market. Captors on gear lever are related with torque converter, linked to electromagnetic disc clutch which suppresses the clutch pedal. The gearbox is only operated by the gear lever and provides an incredible road comfort but was less asked in Europe than in America. Our model is a magnificent 1971 T example coupled with Sportomatic 4-speed gearbox. This example was delivered new in America on October 1970 before being imported to France in 2014. Her orange color is superb and fits very well to this 911, paintwork has been redone in 2013. The original inside is very well so is the roof ceiling. The wheelbase is extremely clean, according to the important maintenance upon engine and gearbox. This matching number 911 T is among most wanted classic cars and with the Sportomatic gearbox, is even rarer than other ones. Do not hesitate to buy this typical 1970's coupé with such originality.



« La Porsche qui libère votre pied gauche »

Marque :	Porsche
Modèle :	911 T Sportomatic
Millésime :	1971
Kilométrage :	59 155 miles au compteur
Motorisation :	6 cylindres à plat
Cylindrée :	2 195 cm3
N° de série :	9111120618



Titre de circulation américain, attestation FFVE, véhicule dédouané pour immatriculation U.E
US Title, FFVE attestation

60 000 / 70 000 €



Une rare et confortable configuration Sportomatic
Le mythe des 911 Classic
Un exemplaire irrésistible dans sa couleur Pop

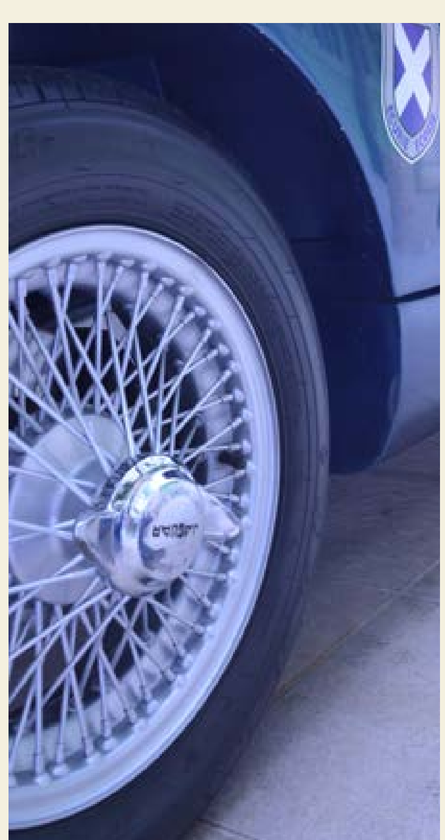
238

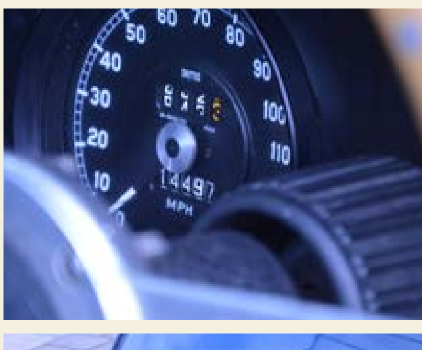
1965 – JAGUAR TYPE C REPLICA

L'histoire de la Type C est d'abord celle du génie de Jaguar et du développement de la XK 120. Autrement appelée XK 120C, elle fut le fruit du travail des ingénieurs, en vue de la compétition. Le moteur était une version plus puissante du superbe 6 cylindres 3,4 litres à double arbre à cames en tête de la jaguar XK 120, développant dès lors pas moins de 200 chevaux. La sublime carrosserie « barquette » en tôle d'aluminium reposait sur un châssis-cage tubulaire. Son dessin sculpté par le vent fut l'oeuvre de Malcom Sayer, qui avait saisi l'importance de travailler l'aérodynamisme de la voiture. La mise en place de freins à disques permettra à la voiture d'être encore plus compétitive. La Jaguar Type C a notamment forgé sa légende en remportant deux fois Le Mans en 1951 et 1953. Il n'a été produit que 53 exemplaires de la Type C et l'on comprend dès lors pourquoi des passionnés n'ont pu résister à l'envie d'en voir rouler d'autres pour le plus grand plaisir des sens.

Notre Type C Replica est un engin impressionnant à plusieurs égards. Esthétiquement d'abord, cette très belle réplique reproduit avec beaucoup de finesse le dessin de l'original et légendaire Type C. Elle possède son phare longue portée derrière sa grille de calandre, un échappement latéral à double sortie et un trappe à essence sur la poupe. Fait important, elle est dotée d'une carte grise française spécifiant qu'il s'agit d'une Jaguar, réplique de type C, sortie en 1965. Il s'agirait d'une des premières répliques réalisé par CopyCat devenu Prothéus sur base totalement Jaguar. Notre exemplaire est doté d'un 6 cylindres en ligne de 4,2 L de cylindrée, qui fut modifié afin de pouvoir accepter du carburant sans plomb et accouplé à une boite de vitesse Moss à 4 rapports. La voiture est freinée grâce à 4 freins à disques. L'intérieur est typé sport avec deux baquets en cuir bleu équipés de harnais de sécurité. Elle possède un couvre-tonneau. Sa carrosserie en fibre est peinte en bleu, et les bandes déco-ratives blanches sont un clin d'oeil à l'histoire. Elle fut parfaitement conservée par le même propriétaire de 1996 à 2015, qui en pris soin comme il se doit. La voir donne instantanément l'envie de monter à bord, de se glisser derrière son volant. L'entendre donne irrésistiblement l'envie d'emmener son moteur dans les tours au gré des montées en régime rageuses. Cette voiture, véritable machine à sensations, ne peut laisser indifférent. Le plaisir de la conduire est aussi fort que celui de la regarder. Offrez-vous le jouet dont vous avez toujours rêvé.

The C-Type has a fantastic history, closely related to the XK engine development. Also known as the XK120C, she was built to race with a powerful 3.4 liters straight six with twin overhead camshafts. With 200 bhp, the roadster with aluminum body and tubular wheelbase came into the legend by winning Le Mans 1951 and 1953. Only 53 C-Type were made, rea-son why she was remade by many factories. Our example is a very impressive C-Type repli-ca has the same well-drawn body shape that the genuine C-Type. The long rage light is hid-den behind radiator grill, it has twin exhaust system and a 1965 French registration with Jag-uar mention. It would be one of the first C-Type replica ever made by Copycat on a Jaguar wheelbase with 4.2 liters engine and a Moss 4-speed gearbox. Engine head was modified so that the car could accept unleaded petrol. The car also has a four-disc brake system and the inside is very sport with two blue leather bucket seats, with harnesses and a tonneau-cover. The fiberglass body in blue with white stripes. She was very well preserved by the same owner from 1996 to 2015. A true invitation to drive this so beautiful Jaguar





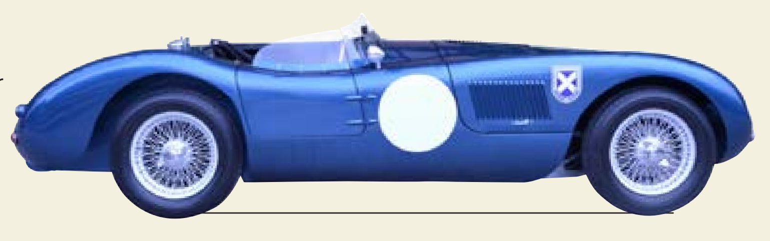




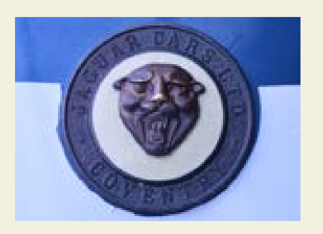
« A votre tour de rentrer dans la légende… »

Marque : Jaguar
Modèle : Type C Replica
Millésime : 1965
Kilométrage : 14 500 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 4 200 cm3
N° de série : 168045 DN

Carte grise française / French registration



80 000 / 90 000 €



La possibilité d'accéder au mythe type « C »
Du plaisir et des sensations garantis
Un engin hors du commun pour pilote passionné


ECURIE ECOSSE
JAGUAR

239

1956 - MERCEDES 190 SL

Il y 60 ans était présentée la 190 SL au New York Motor Show de février 1954. Sous l'influence de Max Hoffman, l'importateur officiel de Mercedes-Benz aux Etats-Unis, la marque à l'étoile va développer un véhicule conservant les lignes de la 300 SL, tout en offrant une voiture plus confortable à un coût plus accessible. La voiture fut équipée d'un 4 cylindres de 1.897 cm3 pourvu de deux carburateurs Solex qui développera finalement 105 ch à 5 700 tr/min. Il fut couplé à une boite mécanique à 4 rapports. La ligne est proche esthétiquement de la 300 SL mais il s'agit désormais d'un cabriolet deux places. Le catalogue propose aussi à l'époque en option, un hardtop ainsi qu'un troisième siège « strapontin » transversal. Une qualité de présentation irréprochable, une finition de bon niveau et un comportement routier sain ont permis à la 190 SL de connaître un vrai succès. La voiture plait aussi bien aux hommes qu'aux femmes et des noms célèbres ont ainsi roulé en 190 SL comme Grace Kelly, ou Miles Davis. Belle et fiable, la 190 SL connaît une belle carrière, pendant les neuf années de commercialisation du modèle, soit de 1955 à 1963, 25 881 exemplaires de cette voiture ont été produits. Paradoxe de l'histoire, la 190 SL a sans doute été beaucoup plus profitable pour le constructeur allemand que la 300 SL.

La 190 SL que nous présentons arbore une élégante livrée, sa robe blanche étant associée à un intérieur et une capote rouge soutenu. La voiture est de la toute fin d'année 1956 et fut initialement destinée au marché américain. Elle fut d'ailleurs entièrement restaurée aux Etats Unis il y a une dizaine d'année, avant que son actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition et ne la ramène sur le continent européen en 2008. Très saine, la voiture bénéficie donc d'un très bel état de présentation aussi bien intérieur qu'extérieur. Sa sellerie en cuir rouge est de belle facture et ses sièges ont la forme que l'on retrouve seulement sur les premières 190SL, inspirés de ceux de la 300 SL. Les moquettes sont elles aussi en excellent état. La capote en alpaga est complétée de son couvre-capote et la voiture possède sa montre de bord ainsi qu'un autoradio. La peinture blanche est de bonne qualité, tout comme les chromes eux aussi restaurés. Utilisée et entretenue régulièrement par le dernier propriétaire, on peut noter parmi les factures le montage de carburateurs Weber. Cette voiture très séduisante est dotée de son contrôle technique. La 190 SL fait partie de ces voitures dont la cote a nettement progressé ces dernières années, faisant désormais partie des pièces de collection de référence. Un exemplaire bien restauré ne se négocie plus aujourd'hui à moins de 100 000 euros et cette tendance ne semble pas prête à s'inverser. Notre exemplaire est donc une réelle opportunité d'accéder au modèle et de profiter du charme de cette Mercedes qui pourrait s'avérer être un excellent investissement.

Sixty years ago was released the 190 SL during the 1954 New York Motor Show under Max Hoffman's supervision, official Mercedes' importer, with a design close to the famous 300 SL, but more comfortable and not as expensive. Her beautiful body shape is powered by an inline four-cylinders developing 105 bhp. The car knew an incredible success with 25.881 examples delivered to both men and women. From Miles Davis to Grace Kelly, the 190 SL became a famous car, and maybe more profitable for Mercedes than the 300 SL, from 1955 to 1963. Our car has white paintwork with red leather inside and red-tone hood, delivered brand new in 1956. Entirely restored in the United States ten years ago, the car was then acquired by its current owner from Portugal in 2008. It is equipped with hood-cover, watch and radio, and the current owner put Weber carburetors. Thanks to the mythic 300 SL, the rate of 190 SL is constantly increasing to more than 100.000 €, making our model quite an occasion.











« Rouler à la belle Etoile »

Marque :	Mercedes
Modèle :	190 SL
Millésime :	1956
Kilométrage :	89 450 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1897 cm3
N° de châssis :	1210427501874

Titre de circulation portugais
Portuguese registration



70 000 / 90 000 €



Une ligne superbe pour une voiture toujours plus désirée
Un exemplaire restauré en très bon état
Une Mercedes plaisante à regarder et conduire

240

1965 - ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600

L'Alfa Romeo Spider est l'incarnation de la « dolce vita ». Chef d'œuvre esthétique, la Giulietta démarra la saga, alliant une mécanique pétillante à une carrosserie légère, élégante et sportive. Dans la lignée des Spider Alfa, c'est en 1962 qu'apparaît le Spider Giulia prenant la succession du Spider Giulietta, et présenté en même temps que la vraie nouvelle Alfa Romeo Giulia TI. Esthétiquement et techniquement proche de son prédécesseur, ce Spider se différencie cependant par un capot intégrant une prise d'air et souligné d'une barrette chromée. Il est équipé d'un bloc moteur de quatre cylindres de 1 570 cm3 et développant 92 cv. Cette évolution permet à la Giulia d'atteindre les 175 km/h et de gagner en souplesse et fiabilité. L'espace intérieur conserve ce qui fait son charme, une planche de bord en tôle peinte, trois cadrans ronds, un levier de vitesse incliné au plancher et des sièges en cuir de qualité. Une déclinaison Véloce fera son apparition en 1964 dotée cette fois-ci d'une puissance de 112 chevaux. La Giulia Spider 1600 sera produite à 9 250 exemplaires et sera remplacé par le spider Duetto en 1966.

Le modèle présenté est un Spider 1600 du 26 aout 1965. La voiture présentée est dans magnifique état ayant fait l'objet d'une restauration complète. Sa couleur bleu soutenu est superbe et propose une très belle alternative à la couleur rouge plus répandue. L'intérieur est en cuir beige et l'ensemble est particulièrement séduisant. La voiture est en parfait état général, tous les éléments esthétiques et mécaniques ayant bénéficié d'une restauration complète. Son actuel propriétaire, à l'origine de tous les travaux, a ainsi pu maitriser la globalité de la restauration qui a été effectuée chez les Etablissements Bergia à Pinerolo en Italie. Ce spécialiste de la marque Alfa Romeo est donc intervenu sur la caisse, la sellerie, et la peinture pour un montant très conséquent. Un dossier de photos détaillant les étapes de la réfection sera remis à l'acquéreur. Cette voiture est expertisée et possède de plus un rare hard top qui sera à récupérer chez son propriétaire. Il s'agit donc d'un très beau Spider, dont les récents travaux vous permettront d'en profiter dès à présent. Une belle italienne à laquelle vous ne pourrez et ne devez pas résister, car le temps qui passe la rend de plus en plus prisée. Un investissement plus que raisonnable en somme si l'on ajoute à cela le plaisir que vous éprouverez à son bord.

Very good example of the Dolce Vita and a style masterpiece, the Alfa Romeo Giulia Spider was presented in 1962 and married a sharp engine in a light body. It was delivered with a 1570cc four cylinder engine with 92 bhp which allowed the Spider to reach 175 kilometers per hour. Our Giulia Spider was registered on 26th August 1965 and has been entirely restored, with sublime blue paintwork with beige leather inside. In perfect condition, the car was restored under its owner's supervision, at the Alfa Romeo specialist Bergi of Pinerolo, Italia. The large restoration dossier will be delivered, and the last owner has the rare hard top. This very beautiful Spider will allow you to benefit of a well-running car, becoming rarer and rarer along time.









« Le Spider qui fait battre votre coeur plus vite »

Marque :	Alfa Romeo
Modèle :	Giulia Spider 1600
Millésime :	1965
Kilométrage :	3 600 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 570 cm3
N° de châssis :	10123 AR 378206

Carte grise française / French registration



60 000 / 80 000 €



Un Spider dans un état remarquable
Un charme fou dedans comme dehors
Un modèle prisé, symbole de son époque

241

1988 – FERRARI 328 GTB

Dans la série des berlinettes à moteur central arrière, la 328 vient remplacer la 308 et fait son apparition au salon de Francfort en 1985. Elle fut produite à un peu moins de 7 500 exemplaires en version GTB et GTS entre 1985 et 1989. Les 328 bénéficient de pare-chocs AV et AR plus enveloppants que ceux de la Ferrari 308. L'habitacle est également réaménagé, le frein à main est désormais à gauche du siège conducteur. La sellerie cuir est redessinée, elle est plus cossue, la console centrale est en deux parties dont l'une est intégrée à la planche de bord et l'autre entre les deux sièges, la climatisation devient disponible. Son V8 sait parler aux mélomanes et aux amateurs de montée en régime. Pas moins de 270 ch sont disponibles à 7 000 tr/mn et 304 Nm de couple à 5 500 tr/mn. Elle franchit le 0 à 100 km/h en 6,3 s et elle est capable d'atteindre une vitesse de 263 Km/h. Ce V8 séduit aussi par sa bonne disponibilité à bas régime permettant de rouler en toute quiétude sans avoir à changer fréquemment de rapport sur les cinq que compte la boite de vitesse mécanique. Son freinage est mordant et endurant et la direction non assistée procure des sensations brutes. La tenue de route doit son efficacité à des jantes en 16, à une suspension à double triangulation et des barres antiroulis avant et arrière. L'ABS d'abord en option, sera de série sur les derniers modèles. La 328 sera remplacée en 1989 par la 348 qui perpétuera à son tour la lignée des V8 centraux.

Notre exemplaire de 328 est une version GTB de mars 1988, livrée neuve en France par les établissements Pozzi. Elle n'aurait connu que trois propriétaires, le deuxième l'ayant conservé plus de 20 ans. Sa couleur « rosso corsa » est associée à un intérieur en cuir noir et des moquettes rouges. La voiture possède son carnet d'entretien, son manuel de l'utilisateur ainsi qu'un dossier de factures et sa trousse à outils d'origine. Régulièrement entretenue, notre 328 a notamment bénéficié du remplacement des courroies en 2014 et des entretiens courants nécessaires. En excellent état général et ne totalisant que 60 000 kilomètres, il s'agit d'un exemplaire particulièrement désirable. La 328 GTB allie le meilleur du design Pininfarina et des performances automobiles contemporaines non encore aseptisées. Cette Ferrari qui a fait rêver toute une génération d'enfants plus ou moins grands voit sa côte s'envoler. Il y a peu de 328 à vendre en France, et pour cause, le modèle devient de plus en plus prisé et change de mains de moins en moins souvent. Dans sa version GTB, la plus rare, notre exemplaire a tous les atouts pour vous faire profiter de la fougue du cheval cabré.

In 1985 the 328 replaced the 308 during the Frankfurt Motor Show. Produced at 7.500 examples in GTB and GTS between 1985 and 1989, the 328 has new bumpers and a more comfortable inside. Her new 3.2 V8 engine coupled to the 5-speed gearbox knows how to please music-lovers with no less than 270 bhp, helping the car to raise 263 kilometers per hour. The V8 is generous and powerful, expressive and reliable. The brake system is strong and ABS was optional. Our example is a 328 GTB delivered brand new in France by Charles Pozzi on March 1988. She would have knew only three owners; the second has owned the car for more than 20 years. It is painted in Rosso Corsa red with black leather inside and red carpets, the car has its original tool case, maintenance book and instruction book. Regularly maintained, our 328's timing belt was replaced in 2014. It is in excellent condition and has only 60.000 km. Still beautiful and powerful, this Ferrari has made dream a whole generation of sportscars-enthusiasts. Many few 328 are now available for sale because of the rising rate upon these models. Our example is the best occasion for you to acquire such a legend.





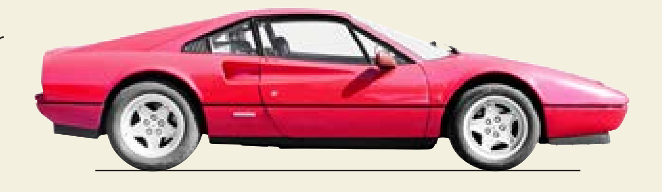




«La Berlinette et son V8 n'ont pas fini de vous envoûter »

Marque :	Ferrari
Modèle :	328 GTB
Millésime :	1988
Kilométrage :	60 768 kilomètres au compteur
Motorisation :	8 cylindres en V
Cylindrée :	3 185 cm3
N° de châssis :	ZFFWA19B000075829

Carte grise française / French registration



100 000 / 120 000 €



Le mythe de la berlinette Ferrari est éternel
Les vocalises et envolées d'un V8 d'exception
Une beauté du diable signée Pininfarina

242

1999 - ASTON MARTIN V8 VIRAGE VANTAGE V550

La production de l'Aston Martin Virage pris fin en 1994, laissant la place à une voiture totalement nouvelle : la DB7. Mais Aston Martin n'abandonna pas complètement la base de la Virage. En 1992, la marque avait présenté la V8 Virage Vantage qui restera au catalogue jusqu'en 1999. Ce modèle, plus souvent désigné sous l'appellation V550 du fait des 550 chevaux, est la version hyper sportive de ce qui sera la dernière véritable fabrication artisanale Aston. C'est notamment grâce à l'adoption de deux turbocompresseurs que la puissance accrue par rapport à la Virage « classique » permet à ce bolide d'atteindre les 300 km/h. Le seul bémol au tableau est sans doute un poids élevé et une consommation certes conséquente mais logique sur une telle sprinteuse. La transformation technique s'accompagne d'une mue esthétique et c'est une agressivité en rondeurs, inimitable qui la caractérise. Malgré son gabarit d'athlète bodybuildé l'Aston Martin V550 dégage ainsi une classe folle. Un des autres atouts de cette V550 c'est la possibilité de partager son plaisir à 4 grâce à deux places arrières et un coffre qui n'est pas ridicule. L'Aston Martin V8 Virage Vantage V550 n'a été produite qu'à seulement 240 exemplaires. Autant dire que très peu de privilégiés peuvent en profiter...

L'exemplaire présenté a été mis en circulation au mois de Juin 2000. Il s'agit ainsi d'un des derniers exemplaires fabriqués. Un document émanant d'Aston Martin, certifiant l'année modèle 1999 sera remis à l'acquéreur. La voiture proposée a l'intérêt de ne totaliser que 23 200 km d'origine, ce qui est le signe d'une utilisation à la fois régulière et parcimonieuse. Son historique est clair. Il a été livré neuf en France et y est toujours resté avec les 4 propriétaires différents qui ont eut la joie de le posséder. Son dernier propriétaire a fait procéder à une révision dès qu'il l'a acquis alors que le véhicule avait 20 900 km. Fin 2014, il a également fait réaliser un important entretien chez un spécialiste. Dans une livrée noir avec un intérieur en cuir connolly noir cet exemplaire est d'une grande sobriété. Très classiquement, comme dans toute anglaise cette présentation est agrémentée de boiseries et il faut signaler que le fade volant d'origine a été remplacé par un élégant volant tout en bois assorti à ces placages intérieurs. C'est sans nul doute le faible kilométrage, l'historique clair et le bon entretien de notre V550 qui expliquent son excellent état de présentation et de fonctionnement, contrôle technique vierge à l'appui. Il s'agit d'une occasion quasiment unique d'acquérir ce modèle qui tient une place à part dans la dimension Aston, à la fois de par sa place dans l'évolution de la marque et de par son extrême rareté.

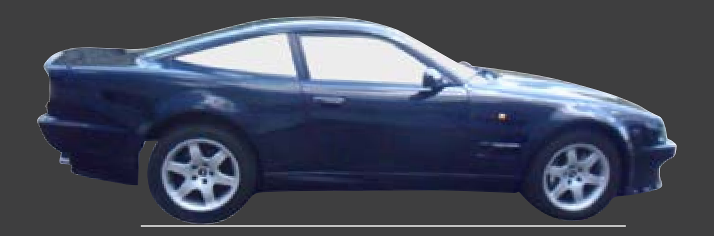
The production of Virage models came to an end in 1994 so that the new DB7 could be presented by Aston Martin under Ford's supervision. But the Virage wheelbase was not totally forgotten, when Aston Martin released her beast in 1992: the V8 Vantage. This car was produced until 1999 and remains one of the most savages Aston ever made, the last hand-crafted car from Newport Pagnell. Supercharged with twin turbo, the hand-made 5.3 liters V8 rises to 550 bhp which allows this huge and luxurious four-seater coupé to reach 186 mph. The V8 Vantage becomes the high-speed version of the Virage, with more aggressive bodywork, but very classy nonetheless. This Aston Martin has an incredibly comfortable cockpit with 4 true seats and a large trunk. Produced at only 240 examples, this exclusive car remains extremely rare, maybe because of its stratospheric price… Our model was released on roads on June 2000, which makes it one of the last V8 Vantage ever made. A certificate from Aston Martin guarantees the 1999 year. It has only 23.000 kilometers, was delivered new in France and has known only four owners. The last one made an important maintenance by a specialist in late 2014. Painted in black with black leather inside enhanced with precious wooden veneers, this Vantage is very elegant despite its size. The low mileage, the clear history, the clean VAT and the excellent maintenance explains the condition of our V550 according to her affective nickname. A very rare occasion to live with the last Aston Martin ever made before the Ford-era.



« La cavalerie attend d'être lâchée »

Marque :	Aston Martin
Modèle :	V8 Virage Vantage V550
Millésime :	1999
Kilométrage :	23 200 Km au compteur
Motorisation :	8 cylindres en V avec 2 turbocompresseurs
Cylindrée :	5341 cm3
N° de série :	SCFDAM2S3XBL70234

Carte grise française / French registration



150 000 / 180 000 €



Une sonorité envoûtante
L'Aston de tous les superlatifs
Une voiture haute couture

243

1992 - FERRARI 512 TR

La Testarossa a fait rêver des milliers de passionnés de tous âges. Icône des années 80, elle s'affirme aujourd'hui comme une valeur montante dans l'univers de la collection. La 512 TR succède à la Testarossa en 1992, présentée le 2 janvier au salon de Los Angeles. Evolution du modèle, elle est esthétiquement très réussie et devient plus moderne tout en conservant la beauté originelle de la Testarossa. L'intégration aérodynamique des phares allège l'ensemble, la ligne reste fluide et élancée. Les jantes de 18 pouces donnent une stature plus importante et sportive à la voiture. L'espace intérieur a été revu, plus cossu et mieux dessiné, il est aussi mieux équipé avec la climatisation de série. Le coeur du réacteur reste le 12 cylindres à carter sec, de 4,9 L de cylindrée. Il bénéficie d'une injection séquentielle multipoint et développe la bagatelle de 428 chevaux à 6 750 tr/mn. Accouplé à une boite de vitesses à 5 rapports, il permet à la 512 d'atteindre les 313 km/h. Le freinage est amélioré, par un ensemble étriers disque plus gros et reste sans ABS pour une conduite plus brute. Elle sera remplacée en 1994 par la 512 M, dernière évolution de la lignée des Testarossa. Il ne sera produit que 2280 exemplaires de la 512 TR, une oeuvre d'art en série limitée.

Le modèle présenté est du 8 avril 1992. Elle fut livrée neuve en Belgique par le garage Francorchamps. Son actuel propriétaire la possède depuis plus de 8 ans ayant succombé à son charme en 2007. La voiture avait alors 63 253 kilomètres, ce qui lui assure un historique stable sur les dernières années. Sa livrée est magnifique combinant un intérieur cuir noir et une carrosserie jaune Giallo. La voiture est en très bon état intérieur comme extérieur et le dossier qui l'accompagne permet de justifier d'un entretien régulier et rigoureux. La distribution est à jour, elle fut réalisée en mars 2015 et les pneus sont récents. Le propriétaire nous a précisé que les catalyseurs avaient été supprimés permettant ainsi au 12 cylindres de mieux s'exprimer. Le carnet d'entretien régulièrement tamponné ainsi que le dossier de factures témoignent du soin qui a été apporté à la voiture. La beauté irrésistible de cette voiture, combinée à la noblesse de son moteur et au mythe qu'elle représente en font une véritable machine de rêve. Dotée de sa trousse à outils et de son livre de bord notre 512 TR est une pièce de choix à acquérir sans plus attendre. Attention si sa cote a nettement progressé ces derniers mois, cela ne fait certainement que commencer…

Everybody who lived in the 1980's has ever dreamed of the Testarossa. The iconic Ferrari succeeded to the BB512, and then the 512 TR succeeded to the Testarossa in 1992 on 2nd July at the Los Angeles Motor Show. The inside is well assembled and the 4.9 liters flat-12 engine coupled with a 5-speed gearbox has been reviewed with 428 bhp. The car reaches 313 kilometers per hour. Only 2280 512 TR were made when the 512 M replaced t it and became the last Testarossa. Our model was registered on 8th April 1992 in Belgium by the Francorchamps Garage. Her current owner bought it in 2007 at only 64.253 kilometers. Her paintwork is the famous and sublime Giallo yellow, with black leather inside, both are in excellent condition and the large dossier can testify of a strict and regular maintenance. The valve operation system was controlled in 2015 and tires are recent. Catalysts were suppressed to give a better voice to this reactor. The maintenance book is fully stamped and the car has her original leather Ferrari-stamped tool case. The shape and the mechanics of this car make it a true dream machine, one of Ferrari's masterpieces from the 1990's.



« Robe Jaune pour Zone rouge »

Marque :	Ferrari
Modèle :	512 TR
Millésime :	1992
Kilométrage :	78 100 Km au compteur
Motorisation :	12 cylindres à plat
Cylindrée :	4 943 cm3
N° de châssis :	ZFFLA40B000093456

Carte grise française / French registration



130 000 / 150 000 €



Une ligne époustouflante à se damner
Une voiture iconique pour Ferrari et toute une génération de Tifosi
Un modèle dont la cote ne fait que commencer à grimper







244

1992 - PORSCHE 964 RS

Le succès de la 911 s'est fait grâce à de multiples évolutions du modèle. Sans jamais perdre ses aficionados, la belle a toujours su rester une référence parmi les sportives. C'est avec la série 964 que Porsche va renouer avec l'appellation RS. Reprenant la désignation des deux lettres fièrement portée par la 2,7, la 964 devient alors une machine redoutable, encore plus acérée. Bien qu'esthétiquement proche d'une Carrera 2 de série, le travail réalisé pour augmenter les performances est important. Sur le poids d'abord, les ingénieurs l'ont réduit de 140 kg par rapport à une Carrera 2 en réduisant les équipements de confort et en utilisant des matériaux spécifiques. L'espace intérieur a été en grande partie épuré, l'insonorisation est plus légère, les accoudoirs et poignées de portes ont disparu. Les sièges avants sont des baquets Recaro et il n'y plus de petits sièges arrières. Sur la motorisation ensuite, Porsche a retravaillé le bloc de 3,6 litres avec un allumage et une injection spécifique si bien que celui -ci développe 260 chevaux pour un couple de 325 Nm à 4 800 tr/mn. Le moteur est accouplé à une boite de vitesse mécanique de type Getrag à 5 rapports. Les montées en régime sont démoniaques et le 0 à 100 km/h abattu en moins de 5,3 secondes. Les développements réalisés sur le châssis permettent à la voiture un comportement de pure sportive. Les ardeurs de la RS sont tempérées par un excellent freinage grâce à de gros disques percés et ventilés et des étriers en alliage léger à 4 pistons.

Le modèle présenté est une magnifique RS dans sa couleur argent polaire métal couplé à un intérieur noir et gris. Elle est ornée des bandes latérales RS, clin d'œil à l'histoire. Notre exemplaire fut livré neuf, le 1er juillet 1992, à Varese en Italie chez Delcar. La voiture ne totalise aujourd'hui que 47 388 km. Elle possède sa pochette complète avec les différents livrets et notamment celui du conducteur et le carnet d'entretien tamponné. Notre exemplaire est matching numbers moteur et boite de vitesse. Dans le coffre on retrouve, la trousse à outils, le compresseur et la galette. Achetée en Allemagne chez Autosalon Anzing, elle fut révisée chez Porsche en mars 2015 totalisant alors 46 709 kilomètres. La voiture est en excellent état et semble avoir toujours reçu de très bons soins. Le système de freinage vient aussi d'être contrôlé et purgé. La 964 RS voit sa cote progresser de mois en mois, impossible de ne pas faire un parallèle avec la 2,7 RS que les collectionneurs s'arrachent. Produite à seulement 2380 exemplaires cette déclinaison RS de la 964 a tout pour séduire le passionné exigeant, désireux d'acquérir une voiture aux performances exceptionnelles et de réaliser un bon investissement. Donnez vos faveurs à un exemplaire faiblement kilométré comme celui que nous présentons et offrez-vous le plaisir à chaque accélération.

In Porsche's philosophy, the evolution is a watchword. Her famous 911 has always been on top of best sportscars because of several evolutions. With the 964, Porsche resumed the RS-version and the car turned into a track monster. Despite being very close to the Carrera 2, its engine has been deeply reviewed to provide more power, and the car has become 140 kg lighter than the serial Carrera 2. Rear seats have been suppressed and font ones are Recaro bucket seats. The 3.6 liters engine develops 260 bhp with a Getrag 5-speed gearbox. Our exceptional model is a 1992 964 RS in polar silver grey with black and grey leather inside. Delivered brand new on 1st July 1992 at Varese, the car has only 47 388 km. The car is in excellent condition and has her original books, including maintenance. Bought in Germany at Autosalin Antzig, she was reviewed by Porsche in March 2015 at 46 709 kilometers. The brake system was also maintained. The 964 RS is becoming rarer and rarer, reason why it is wanted by every Porsche enthusiasts, because of the RS-myth. This car is made for pilots due to her exceptional performances.







« Les gènes de RS en héritage »

Marque :	Porsche
Modèle :	911 type 964 RS
Millésime :	1992
Kilométrage :	47 388 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres à plat «Flat 6»
Cylindrée :	3 600 cm3
N° de châssis :	WPOZZZ96ZNS490584

Carte grise française / French Registration



250 000 / 280 000 €



La digne héritière des lettres RS jouissive à piloter
Un exemplaire en excellent état et faiblement kilométré
Une redoutable sportive qui s'apprécie de jour en jour


PORSCHE
RS


Carrera


Carrera RS

245

1959 - JAGUAR XK 150 CABRIOLET

Ultime évolution de la série des XK, c'est en mai 1957 que Jaguar lance la 150 succédant ainsi à la 120 de 1948 et la 140 de 1954. Elle est une évolution douce mais importante de ses aînées. Lancée d'abord en coupé et en cabriolet, la 150 voit arriver un roadster en 1958. Esthétiquement les évolutions consistent d'abord en l'adjonction d'un pare-brise bombé d'un seul tenant tout comme la vitre arrière sur le coupé. Techniquement, la 150 conserve l'architecture du châssis dont la suspension avant à barres de torsion longitudinales et l'essieu arrière rigide monté sur lames semi-elliptiques. Elle hérite aussi de la direction à crémaillère et bénéficie et c'est une première, de freins à disque de série. Le moteur est le 3,4 litres de 190 chevaux et une culasse spéciale permet de monter à 210 chevaux. Il est accouplé une boîte manuelle à 4 rapports complétée en option d'un overdrive ou une Borg Warner automatique à trois rapports. Dès l'année suivante, une version S du moteur 3,4 litres est lancée avec trois carburateurs SU HD8 permettant de développer 250 ch. Fin 1959, les moteurs 3.4 l sont toujours proposés mais Jaguar présente un tout nouveau moteur de 3.8 l de 220 ch ou 265 ch dans sa variante S. C'est au total 9 382 exemplaires de la XK 150 qui auront été produits, en grande majorité pour être exportés aux Etats-Unis. La XK 150 laissera sa place à ce qui va devenir un autre mythe de l'Automobile, la Jaguar type E.

La voiture présentée est un magnifique Drop Head Coupe 150 de 1959. D'origine californienne, son moteur est le 6 cylindres de 3.4 litres de cylindrée. Il s'agirait d'ailleurs de son bloc d'origine. Achetée en 2009 par son actuelle propriétaire, la voiture a ensuite été totalement restaurée sur 3 ans de 2011 à 2013. Elle se présente dans un superbe état général. Sa robe Old English White se marrie parfaitement avec un magnifique intérieur en cuir, de couleur biscuit. Sa capote doublée est en alpaga noir et le tout est rehaussé de roues fils et de chromes éclatants. L'état enviable de cette voiture s'explique par l'étendue des travaux réali-sés. La voiture a en effet été intégralement restaurée avec des travaux d'un montant supérieur à 70 000 €. Le détail des interventions et des factures correspondantes seront d'ailleurs livrés avec la voiture. Ces travaux on été réalisés chez le spécialiste des anglaises, Bretagne Roadster. Initialement livrée en boite automatique notre exemplaire bénéficie désormais d'une boite mécanique Getiez à 5 rapports. Cette voiture qui n'a parcouru que 2000 km depuis sa restauration est irrésistible et suscite l'envie au premier regard. La XK est un mythe de l'automobile, alors en version 150 et dans sa déclinaison cabriolet, comment ne pas se laisser tenter. Lorsque l'on connait les coûts d'une restauration de qualité, il est préférable d'opter pour un exemplaire comme celui-ci qui vous offrira un plaisir immédiat au regard et à la conduite.

Considered as the ultimate XK Roadster, the 150 appeared in 1957, available in coupé and convertible, the roadster was proposed in 1958. First Jaguar equipped with four disc brakes, the XK 150 is equipped with the 3.4 liters straight-six XK engine developing 190 bhp and 210 bhp with the SE engine head, coupled with four-speed manual gearbox or the automatic Borg-Warner. The famous S-version was released in 1959, before the birth of the Jaguar myth, the E-Type. Our model is a 1959 drop head coupé, delivered brand new in California, with 3.4 liters engine, presumed as original engine. Bought in 2009 by its current owner, this example was luxuriously restored during three years from 2011 to 2013 and is now in stun-ning condition, in old white English and with light biscuit brown leather inside. Chromes and wire wheels enhance the style of this superb convertible. The very desirable condition of this Jaguar is quite understandable thanks to the restoration dossier, with more than 70.000 €of very detailed bills by Bretagne Roadster. Originally equipped with the Borg Warner automatic gearbox, our example was equipped with a Getiez five-speed manual gearbox when re-stored. The car made only 2.000 km during her remade, being an incredible occasion to buy a perfect example of the last XK-model, in a beautiful configuration.







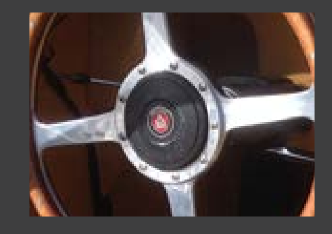
« L’ultime évolution du mythe Jaguar »

Marque :	Jaguar
Modèle :	XK 150
Millésime :	1959
Kilométrage :	2000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres
Cylindrée :	3 400 cm3
N° de châssis :	S838207BW

Carte grise française / French registration



100 000 / 130 000 €



Une superbe 150 entièrement restaurée
La version la plus aboutie des XK
Un cabriolet d’une beauté intemporelle

246

1935 - CITROËN TRACTION CABRIOLET 11 AL

Mythe de l'automobile française s'il en est, la Citroën Traction est le symbole de toute une époque. De 1934 à 1957, la Traction a accompagné la vie des français. Elle remplaça avantageusement la Rosalie et proposa, comme souvent chez Citroën, des solutions très novatrices pour l'époque. La Traction dispose de roues avant motrices, d'une carrosserie aérodynamique, d'une caisse monocoque autoporteuse tout acier sans châssis. On note l'absence de marche pied, la présence de suspensions par barres de torsion, quatre roues indépendantes. Les roues avant motrices et directrices procurent une tenue de route inconnue jusqu'alors. Devenue une référence en matière de tenue de route, Citroën proposait en effet une voiture révolutionnaire au comportement routier bien supérieur aux classiques propulsions à châssis séparé de l'époque. On l'appela également «reine de la route». D'abord proposée en 7, puis en 11 et enfin en 15 chevaux 6 cylindres, la Traction ne cessera de progresser au fil des ans, elle symbolise à elle seule tout un pan de l'Histoire de France.
Le modèle présenté est un cabriolet de type 11 AL du 23 mai 1935. Notre traction est mue par le quatre cylindres de 1 911 cm3, développant 46 chevaux et couplé à une boite de vitesse à 3 rapports. La voiture arbore une robe bicolore bordeaux et noire très élégante, ses jantes sont elles aussi bicolore assorties. Cette voiture aurait été détenue au cours de son histoire par un concessionnaire Citroën. Une attestation d'origine est présente dans le dossier et elle porte le numéro de coque AJ 1772. La voiture bénéficia dans le passé de soins mécaniques importants chez le spécialiste Moretti à Mirecourt avec notamment le surfaçage du moteur, la réfection de la pompe à huile, du vilebrequin et de la boite de vitesse. Sa planche de bord est peinte en bordeaux comme la carrosserie, sa banquette et ses habillages de portes sont en vinyle de la même couleur. Elle possède une capote noire en toile. Dotée d'une belle patine et dans un bon état général, cette voiture est saine. La Traction dans sa déclinaison cabriolet est d'une grande élégance. Elle fait aujourd'hui encore tourner les têtes et rêver les collectionneurs de toutes générations et au delà des frontières. Sa fiabilité d'utilisation et d'entretien couplées à sa rareté en font une pièce de collection de choix. Peu souvent à la vente, il convient de saisir cette chance.

Despite being a mythic French automobile, the Citroën Traction is the symbol of an era. From 1934 to 1957, the Traction was the daily companion of the French people. Indeed, this vehicle offered very innovative solutions: front driving wheels, on top of its aerodynamic figure. With the Traction, Citroën, that was to become the reference point in road comfort, proposed a revolutionary car with incredible drive quality. First offered with a 7 horse power, then with an 11 CV, and finally with a 15 CV 6 cylinder, the Traction stands out as a masterpiece of French history. Our model is 11 AL convertible from 23 May 1934. Our Traction is powered by a 1911 cc four cylinder engine developing 46 bhp and coupled wave a three speed gearbox. The car has classy burgundy and black paintwork with matching wheels. This car would have been owned by a Citroen seller. An original attestation will be delivered and a car wears the number AJ 1772. The car was maintained at Moretti at Mirecourt with engine, gasoline pump, gearbox and crank shaft reviewed. The dashboard matches with the paintwork. Doors and seat are in burgundy leatherette and the hood is made in fabric. With nice patina and good overall condition, the Citroen Traction convertible is a masterpiece of elegance. Her legendary reliability and her rareness make many collectors of all generations and countries dream of it.









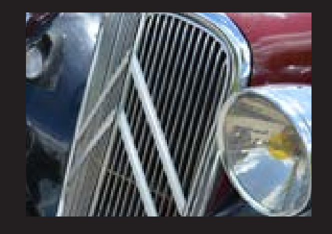
« La reine de la route enlève le haut »

Marque :	Citroën
Modèle :	Cabriolet 11 AL
Millésime :	1935
Kilométrage :	10 005 Kilomètres au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 911 cm3
N° de châssis :	352 245

Carte grise française / French registration



110 000 / 120 000 €



Une icône de la marque Citroën et du patrimoine automobile français
Un exemplaire cabriolet très rare et séduisant
Une voiture prisée des amateurs exigeants

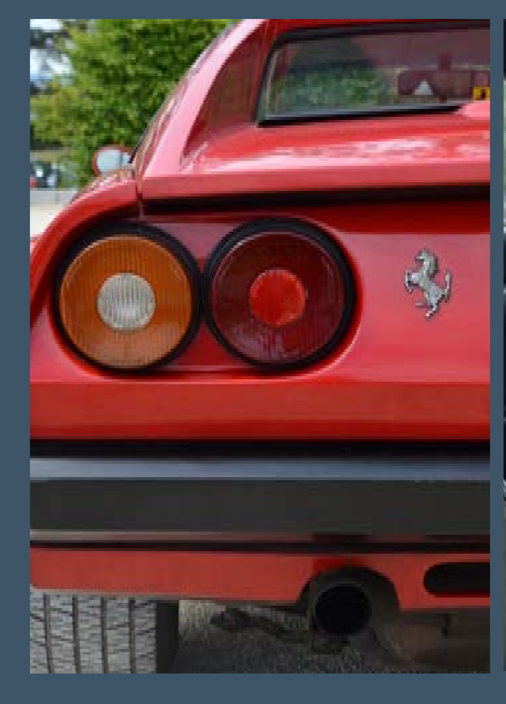
247

1981 – FERRARI 308 GTB EX-ALBERT UDERZO

Après les sublimes Dino 246 et la controversée 308 GT4, il manquait à Ferrari un modèle d'entrée de gamme digne de sa réputation. Ce fut chose faite en 1975, lors du Salon de l'Automobile. Pure berlinette, la 308 offre un design parfaitement dans l'air du temps signé Pininfarina. L'auto reprend le châssis de la GT4 mais dans une version raccourcie de 21 cm ce qui en fait une auto à châssis court très agile. Du point de vue du style, le dessin est d'une grande pureté, établissant les canons de beauté pour l'époque. Il est devenu avec le temps l'un des plus emblématiques de Ferrari. Autre innovation, les 808 premiers exemplaires sont habillés d'une robe en polyester avant de revenir aux panneaux d'acier. Le cœur de cette Ferrari, pièce maîtresse s'il en est, est un V8 à quatre arbres à cames en tête de 3 litres de cylindrée, déjà vu sur la GT4, toujours disposé en position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40 DCOE. Les huit cylindres sont accouplés à une boîte mécanique à cinq rapports, permettant à l'auto de dépasser les 240 Km/h. Au contraire de la GT4, la GTB est une pure deux places avec un équipement réduit à sa plus simple expression. Mais les normes antipollution auront raison de la magie Weber en imposant l'injection électronique Bosch, faisant chuter la puissance de 255 à 214 chevaux. Plus tard la version Quattrovalvole retrouvera 240 chevaux et des performances de premier rang. La 308 a fait rêver des milliers de passionnés et permit à Ferrari de traverser les années 80 avec succès.

Notre exemplaire est un modèle GTB particulièrement intéressant car bien que délivré le 5 Février 1981, il est pourtant bel et bien équipé de carburateurs Weber. Il s'agit donc de l'une des dernières Ferrari 308 à carburateurs. Autre fait notable, cette auto fut commandée par Albert Uderzo lui-même, dont le goût pour les voitures rouges de Modène est bien connu. C'est lui qui fut à l'origine de cette commande spéciale préférant conserver les carburateurs. C'est donc une voiture française livrée neuve par les Etablissements Pozzi. Le dessinateur a gardé sa Ferrari pendant deux ans avant de la revendre en 1983. Cette voiture n'a depuis connu que trois mains. Son actuel propriétaire en prend grand soin depuis son achat en 1993 et peut donc justifier de 22 ans de possession et d'entretien. La distribution a été réalisée il y a 3 ans, et la voiture totalise aujourd'hui moins de 80 000 km. Sa couleur, rouge bien évidemment, est associée à un intérieur en cuir noir d'excellente facture. En bon état général, elle possède sa trousse à outils et son dossier de factures. Cette voiture demeure la première des biplaces V8 et à ce titre, elle est une légende. Les 308 sont devenues en quelques mois particulièrement recherchées et leur cote s'est littéralement envolée. Un exemplaire dont l'histoire est exceptionnelle est une pièce de choix qui ne se présentera pas deux fois.

After the sublime Dino 246 and the controversial 308 GT4, Ferrari was in lack of a prestigious two-seater V8. In 1975, during the Paris Motos Show, the 308 GTB was released has has known quite a success. With a typical design from the 1970's by Pininfarina and a goor 3.0 liters V8 engine, this two-seater has also a short wheelbase. The style of the 308 remains one of the most iconic body shape ever drawn by Pininfarina. 808 first examples were made with polyester panels, before being made in steel. The V8 develops 255 bhp thanks to four twin-stroke Weber 40 DCOE carburetors couple with a five-speed gearbox. Electronic injection came at the beginning of the 1980's and lead to a lack of 30 bhp, but the Quattrovalvole version, with 4 valves per cylinder, helped the 308 to raise to 240 bhp. Our model is one of the last 308 GTB with carburetors ever made, released on 5th February 1981, ordered by Albert Uderzo, drawer of the well-known Gallic hero Asterix. The car was delivered brand new in France to Charles Pozzi Establishments. Then the car knew only three owners since the famous drawer. The current owner bought his 308 in 1993 and took great care of his beloved red car. Timing belt was replaced three years ago and the car has only 79 425 km. The paintwork is red, of course, with black leather inside. In very good overall condition, this car has its original toolcase and a bill dossier mentioning previous owners. First of Ferrari's two-seaters V8, the 308 have become incredibly in demand.







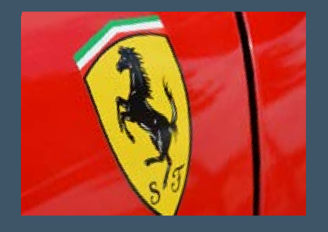
« La Ferrari dont tout le monde a rêvé »

Marque :	Ferrari
Modèle :	308 GTB
Millésime :	1981
Kilométrage :	79 425 km au compteur
Motorisation :	V8
Cylindrée :	2 926 cm3
N° de série :	F106AB 33759

Carte grise française / French registration



100 000 / 120 000 €



Une voiture à l’historique limpide et singulier
La première de la dynastie des Berlinette Ferrari V8
Un exemplaire dont la cote monte sérieusement


308
GTB





248

1936 – AC 16/70

La genèse de la marque AC remonte au tout début du 20ème siècle. C'est à John Weller et son frère sous l'impulsion financière de John Portwine que l'on doit les débuts de la marque qui ne prendra ce nom qu'en 1915. Les premiers véhicules sont des trois roues qui connurent un grand succès. La première AC, une biplace 4 cylindres, voit le jour en 1918. Après que la rupture soit consommée entre les fondateurs, c'est un pilote de course célèbre de l'époque, Selwyn Francis Edge, qui va reprendre la tête l'entreprise. Ce dernier va alors orienter la marque vers des modèles plus sportifs et proposer des innovations techniques de premier rang. Au sortir de la crise de 29, AC se relance avec en 1933, l'introduction des modèles 16/56 et 16/66 de 2,0 litres. En 1936 sont lancés les 16/60 et 16/70. Le modèle 16/70 est équipé d'un bloc moteur de 6 cylindres en ligne refroidi par eau, doté de trois carburateurs SU permettant de développer 70 chevaux et d'atteindre la vitesse de 130 km/h. La boite de vitesse mécanique est à 4 rapports. Plusieurs carrosseries étaient disponibles.

Le modèle que nous présentons est un Drop Head Coupe de novembre 1936. Achetée en Angleterre, cette voiture est dans un excellent état général. La voiture est dotée d'un dossier assez conséquent permettant de retracer l'histoire et les différents propriétaires de ce beau et rare véhicule. Notre exemplaire a bénéficié de nombreuses réfections au cours de la décennie 2000, portant notamment sur le moteur, l'embrayage, le système de suspension, les roues et pneumatiques. Il est à noter que la structure arrière en bois a elle aussi bénéficié d'une restauration dans le passé. Plus récemment, le joint de culasse a été remplacé par une pièce neuve. Ces interventions ont ainsi assuré le parfait fonctionnement de la mécanique. Sa couleur extérieure crème est associée à un intérieur en cuir rouge et des boiseries claires. Les instrumentations de bords sont regroupées au centre du tableau de bord au sein d'un ovale Ses roues fils sont rouges assorties à la sellerie. Elle dispose d'un spider qui offre deux places découvertes supplémentaires. AC fait partie des marques anglaises les plus emblématiques. Produites de 1936 à 1939, l'AC 16/70 et ses variantes seront fabriquées à moins de 600 exemplaires. Il s'agit donc d'une pièce de collection rare d'une marque renommée et profitant de l'un des 6 cylindres les plus performants de son époque.

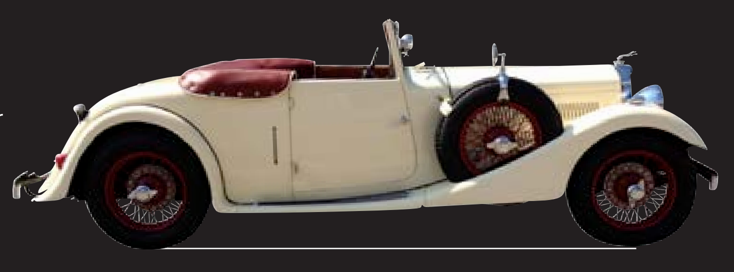
The history of A.C. takes place at the dawn of 20th Century. Thanks to John Portwine financial support, John Weller and his brother created the brand which was named A.C. in 1915. First cars were renowned three-wheels but the fist A.C. was a two-seater four-cylinder, born in 1918. A famous race pilot, Selwyn Francis Edge, was names at the head of the brand after founder's divorce. Then A.C. took the road to innovating sportscars. After 1929, A.C. began to propose straight-six powered cars with the 16/56 and the 16/66, with 2-liters engines. The 16/60 was launched in 1936, with a three SU carburetors water-cooled straight-six coupled with a 4-speed gearbox, developing 70 bhp, which allowed the car to reach 84 mph. Our model is a drop head coupé, delivered brand new in November 1936 in England. This car is in excellent condition, with a large dossier retracing the whole history of this beautiful unusual car. Our example has known many refections during the 2000's on engine, clutch, suspension system, wheels and tires. The wooden-rear structure has also been restored and the head gasket has also been replaced. These works are the guarantee of a perfect running. The car is painted cream with red leather inside and light wood veneers. All board instrumentations are gathered on central panel. A spider offers two more open seats. A.C. remains among most famous British cars. Produced from 1936 to 1939, the 16/70 was made at less than 600 examples, which makes it an exceptional car, powered by one of the most powerful straight-six of its time.



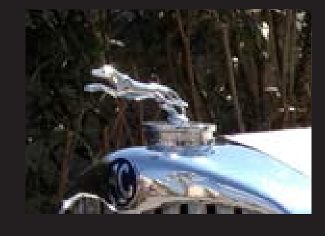
« La première marque anglaise victorieuse au Monte Carlo »

Marque : AC
Modèle : 16/70
Millésime : 1936
Kilométrage : 54 120 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 991 cm3
N° de châssis : L 482

Carte grise française / French registration



70 000 / 80 000 €



Une marque anglaise au prestige internationnal
Un exemplaire particulièrement rare à la vente
Un 6 cylindres des plus performants de son époque

249

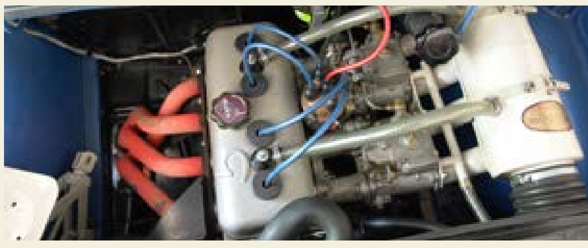
1966 – RENAULT 8 GORDINI 1300

S'il est bien un monument dans l'histoire du sport automobile français, c'est la Renault 8 Gordini. Amédée Gordini est déjà célèbre à la fin des années 1950 pour ses écuries de formule 1 et formule 2, et ses engagements aux 24 heures du Mans. Cela n'empêche pas son entreprise de faire faillite en 1957. Il rencontre alors Pierre Dreyfus, patron de la Régie Renault. Ainsi est née la Dauphine Gordini et un partenariat qui durera jusqu'à la Renault 17. La Renault 8 est apparue en 1962, à l'époque il s'agit d'une petite berline dans les standards de l'époque : caisse carrée, moteur en porte à faux arrière, il faut toutefois noter que pour la première fois une berline est montée avec 4 freins à disques en série. Renault va profiter de son partenariat avec Gordini pour « ensorceler » la R8, et ainsi faire naître un modèle mythique. C'est donc au salon de Paris de 1964 qu'est présentée la Renault 8 Gordini 1100 ou R1134. Avec sa peinture bleue France, ses doubles bandes blanches courant le long de la carrosserie et ses gros projecteurs à l'avant, le ton est donné. Le nouveau moteur Cléon Fonte est porté à 1108cm3 pour une puissance de 77,5 chevaux et une vitesse maximale de 170km/h, en faisant une des voitures françaises les plus rapides de l'époque. En 1966, la Gordini évolue en 1300 avec un quatre cylindres porté à 1255cm3, 88cv et boite 5 vitesses. La même année, la Coupe Nationale Renault 8 Gordini, qui fera entrer la bombinette dans la légende. Des pilotes qui deviendront des grands noms y ont débuté, tels que Andruet, Darniche, Jabouille, Jarier, Ragnotti… Outre la coupe, les Gordini se font remarquer sur de nombreuses épreuves, elles remportent notamment le Tour de Corse 1964, 1965 et 1966 ainsi que le Rallye du Maroc en 1968.

Le modèle que nous vous présentons est une magnifique Renault 8 Gordini 1300 donc type R1135 de 1966. Son état exceptionnel est lié à une restauration très poussée sur trois ans de 2011 à 2013. Ainsi l'intégralité de la voiture a été reprise afin de lui garantir fiabilité et performance. Parmi la longue liste de travaux, factures à l'appui, nous pouvons notamment préciser la réfection complète du moteur avec un kit pistons forgés 1296cm3 chez le spécialiste VH Passion, la réfection de la boite de vitesse avec couple 8/31 et des rapports mieux étagés, la reprise de tout le système de freinage et du système d'amortissements avec des Koni réglables. La qualité de présentation de la voiture n'a pas été oubliée avec une restauration complète de la caisse, une peinture neuve et un traitement au Dinitrol. Enfin la sellerie a été reprise et l'intérieur est pourvu d'un arceau 4 points et de harnais. Fiable, la voiture a ainsi pu courir et finir le Tour Auto. Révisée depuis, la voiture est prête à prendre la route pour le plus grand plaisir de ses occupants. Enfin, le futur acquéreur pourra aussi disposer de nombreuses pièces d'origine complémentaires mises à disposition par l'actuel propriétaire. Il s'agit sans doute de l'une des plus belles R8 Gordini disponibles à la vente, c'est l'occasion d'accéder au mythe et d'en profiter tout de suite.

Among French sportscars pantheon, the R8 Gordini is well placed. Already famous in the 1950's, Amédée Gordini has known many successes in motorcars racing. But when his enterprise crashes in 1957, he met Pierre Dreyfus, head of Régie Renault. They gave birth to the dauphine Gordini and their partnership lasted until the R17. The small four doors R8 appeared in 1962 and was a very popular car with serial four disc brake system. In 1964 was released the Renault 8 Gordini 1100 or R1134 with Bleu de France paintwork and white stripes. The new Cléon Fonte engine rose until 1108 cc and developed 77.5 bhp which provides a maximum speed of 170km/h. The R8 Gordini was one of the fastest French car at that time. In 1966, the Gordini has a new 1255 cc four cylinder engine developing 88 bhp with a five speed gearbox. Many pilots became famous with the Coupe Nationale Renault 8 Gordini like Andruet, Jabouille and Ragnotti. The Gordini also won many races like the Tour de Corse or the Morocco Rally. Our model is a sublime Renault 8 Gordini 1300 R1135 from 1966. Her exceptional condition is due to an important restoration during three years from 2011 to 2013. The entire car was reviewed to guarantee her reliability and performance. The engine was entirely remade and equipped with forged pistons by the VH Passion, like the gearbox, the damping system and the entire bodywork with french paintwork. The inside has been restored and equipped with four points' birdcage and harmess. Reliable, the car has achieved the Tour Auto. Reviewed since, it is ready to go for its passenger's pleasure. One of the most beautiful R8 Gordini available.







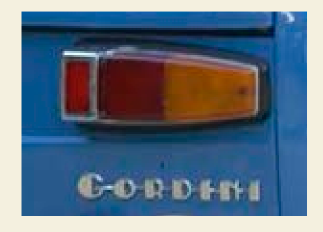
« Le sorcier a encore frappé »

Marque :	Renault
Modèle :	R8 Gordini
Millésime :	1966
Kilométrage :	1 835 kilomètres au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1296 cm3
N° de châssis :	200 899

Carte Grise Française / French registration



38 000 / 43 000 €



Une Gordini fiabilisée et en parfait état
L'icone du sport Automobile français
Un exemplaire équipé pour les grandes épreuves

250

1984 - RENAULT 5 TURBO 2

C'est en 1977 que naît chez Renault, le projet N° 822, sur les idées de Jean Terramorsi et de son adjoint Henry Lherm, d'élaborer une automobile destinée aux rallyes et aux compétitions en groupe 3 et B, sur la base de la R 5. Le style de l'auto est confié à Yves Legal et la motorisation aux ingénieurs Masset et Chasselut. La version finale est dévoilée au salon de l'auto en 1980, la R5 Turbo est alors la première voiture française équipée d'un moteur à essence turbocompressé. La R5 Turbo fut produite à 1690 exemplaires de 1981 à 1982 puis la TURBO 2 à 3167 exemplaires jusqu'en 1986. Le moteur est dérivé de celui de la R5 Alpine avec un turbo qui lui permet de développer de 150 à 160 ch. Il est placé en position longitudinale arrière, son alimentation à injection mécanique est couplée à un turbo Garrett T3, la boîte est à 5 rapports et les suspensions avant et arrière utilisent des triangles superposés. L'ensemble de ces éléments mécaniques permettent par leur poids contenu de rester en dessous du poids fatidique de la tonne. On retrouve dans cette voiture les points forts des autres modèles de la gamme Renault, les disques de frein avant ventilés de la R17 et ceux arrière de l'Alpine A 310. Les performances sont au rendez-vous avec 160 cv pour 970 Kg, le 1000 m départ arrêté est avalé en 27,8 secondes. Son palmarès va s'étoffer d'année en année entre les mains de Ragnotti, Saby, Therier, avec des victoires au rallye Monte Carlo en 81, au tour de Corse en 82 et 85, au Tour de France Automobile en 84 et bien d'autres titres nationaux et internationaux.

La voiture présentée est une très belle Turbo 2 mise en circulation le 13 septembre 1984. De couleur ivoire avec un intérieur beige notre exemplaire totalise seulement 78 000 km d'origine. Son historique est très clair puisqu'elle n'aurait connu que deux propriétaires et n'a jamais fait de compétition Son actuel propriétaire, collectionneur passionné, en a fait l'acquisition en 2010, date à laquelle, il fait procéder à une conséquente révision de près de 4000 €. Il a depuis continué à lui prodiguer de très bons soins, factures à l'appui. Elle est équipée de sièges baquets avec harnais, d'un volant racing ainsi que d'un arceau. Les pièces d'origine sont bien entendu toutes disponibles avec la voiture. Notre exemplaire se trouve dans un excellent état et le dossier de factures qui l'accompagne atteste des soins récemment prodigués comme le remplacement du faisceau d'allumage, de l'alternateur ou la réfection de l'embrayage en plus des entretiens et réglages courants de la voiture. La R5 Turbo 2 est devenue mythique au fil des ans et de ses victoires en compétition. Rare, et véritable icône, elle devient aujourd'hui une pièce de choix dans toute collection automobile. Particulièrement difficile à trouver en bon état d'origine, notre exemplaire est une réelle opportunité de jouir du comportement joueur et des accélérations fulgurantes de cette bombe française. N'attendez pas, après il sera trop tard.

In 1977 was born the project N°822 by Renault, following the idea of Jean Terramorsi and Henr Lherm to build a motorcar designed to run rallies and Gr.3 and B races, based on the R5. The car was drawn by Yves Legal and powered by an engine designed by Masset & Chasselut. The car was released at the 1980 Salon de l'Automobile and produced to 1690 examples from 1981 to 1982, then to 3167 examples from 1983 to 1987, names the Turbo 2. First French turbo mid-engine car, it develops between 150 and 160 bhp for less than one ton. This car with stunning performances won many rallies and races, like the Monte Carlo 1981, the Tour de Corse 1982 and 1985, but also the Tour de France 1984 and many other titles. Our model is a beautiful ivory Turbo 2 released on 1th September 1984, with only 78.000 km. She has known only two owners and never knew tracks. The current owner bought it in 2010 and made an important maintenance, it is equipped with bucket seats and harness, racing steering wheel and a roll bar. The important dossier can testify of a meticulous maintenance, like the clutch refection or the ignition system. Becoming a myth among the rally racing legends, the Turbo 2 is also extremely rare and iconic. It has become very difficult to find an original example, our is a unique opportunity to find a Turbo 2 in such condition, do not wait before it is too late.



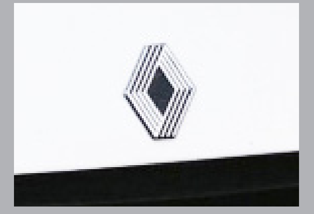
« L'enfant terrible de la Régie Renault »

Marque :	Renault
Modèle :	5 Turbo 2
Millésime :	1984
Kilométrage :	78 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1397 cm3
N° de série :	VF182200010000321

Carte grise française / French registration



50 000 / 60 000 €



Une côte en devenir pour cette icône
Un caractère bouillant et joueur
Les accélérations jouissives du turbo

251

1973 - PORSCHE 911 T 2.4L TARGA

La première version de ce mythe automobile absolu, alors appelée 901, a été présentée en 1963 lors du Salon de l'automobile de Francfort. Rebaptisée 911, elle sort avec un moteur 2 litres puis adoptera une cylindrée de 2.2 litres en 1970. Enfin et toujours soucieux de répondre aux impératifs du marché américain, le principal pour la 911, Porsche propose la 2,4 L en 1972. Cette nouvelle cylindrée de 2341 cm3 est obtenue par un allongement de la course de 66 à 70,4 mm. Les 911 2,4 litres sont elles aussi déclinées en version T, E et S qui disposent respectivement de 130, 165 et 190 chevaux. La T est la seule à conserver deux carburateurs Zenith à triple corps mais gagne 5 chevaux par rapport à sa devancière, les autres modèles conservant l'injection mécanique. Afin d'améliorer la tenue de route, Porsche procède au réaménagement de quelques organes périphériques du moteur, comme le réservoir d'huile qui est déplacé devant l'essieu arrière. Cela explique l'apparition d'une seconde petite trappe de remplissage située dans l'aile arrière droite. Pour l'anecdote, il est à noter que Porsche modifiera cette trappe car bon nombre de pompistes firent « le plein » au mauvais endroit et elle n'apparaitra donc qu'en 1972. La T est équipée de série d'une boite manuelle 915 à 4 rapports avec une grille en H mais elle peut recevoir en option une boite à 5 rapports ou la Sportomatic à 4 rapports. La grille du capot moteur est noire et porte un logo 2.4. C'est la 2.7 L qui lui succèdera, présentée en 1973.

La voiture présentée est une séduisante 911 Targa 2,4 T. Livrée neuve en France au mois de Décembre 1972 en Avignon, elle fut immatriculée pour la première fois en janvier 1973. Ce Targa appartient à son propriétaire depuis 1978, soit près de 37 ans, preuve de la stabilité de son historique sur ces dernières décennies. De couleur ivoire clair à l'origine, cette 911 fut restaurée il y a quelques années, et reçu à cette époque une peinture noire et un bouclier avant différent. Une réfection de l'intérieur a aussi été réalisée, les sièges sont noirs en tissus et simili et la moquette est rouge. La voiture possède son moteur d'origine accouplé à une boite de vitesse à 5 rapports ainsi que des jantes Fuchs. Son toit Targa est en bon état. Sans être parfaite, cette voiture est dans un bon état général et elle est saine. Dans sa déclinaison Targa, elle offre le meilleur du coupé et du cabriolet avec une ligne inimitable que PORSCHE d'ailleurs relancé avec la 991. La 911 est une légende et l'on comprend dès lors pourquoi les 911 Classic sont toujours à la hausse. Emblématique, belle et performante, la 911 2,4 L est en plus un bon investissement, alors profitez de l'opportunité.

The first version of this mythic motorcar, first called 901, was released in 1963 during the Frankfurt Motorshow. Renamed 911 not to bother Peugeot, she was first powered with a two-liters flat-6 cylinders with 130 bhp, then she was equipped with a mechanic injection in 1969 on E and S models, then has a new 2.2 liters flat-6 in 1970, and a 2.4 liters engine in 1972 to satisfy American customers. Our car is a 911 T Targa delivered brand new in France on December 1972 at Avignon and registered in January 1973. This car belonged to the same owner for more than 37 years. Originally ivory white, she was restored some years ago, painted in black, and received a new front spoiler. The inside was also remade, seats are in fabric and leatherette with red carpets. She has her original engine with 5-speed gearbox and Fuchs wheels. The car is not perfect but it is in good overall condition and very clean. The Targa allows to drive both as a coupé and a convertible. As a legend, the constant increasing rate is quite understandable.









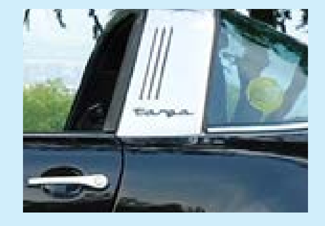
« Avec ou sans toit mais toujours en Porsche »

Marque :	Porsche
Modèle :	911 2.4 L T Targa
Millésime :	1973
Kilométrage :	20 000 kilomètres au compteur
Motorisation :	6 cylindres à plat
Cylindrée :	2 341 cm3
N° de châssis :	9113510706

Carte grise française / French registration



55 000 / 65 000 €



Un modèle Targa qui a tous les avantages
Un must have de l'Automobile de collection
Un modèle toujours plus recherché et coté

252

1958 – AUSTIN HEALEY 100/6 BN4

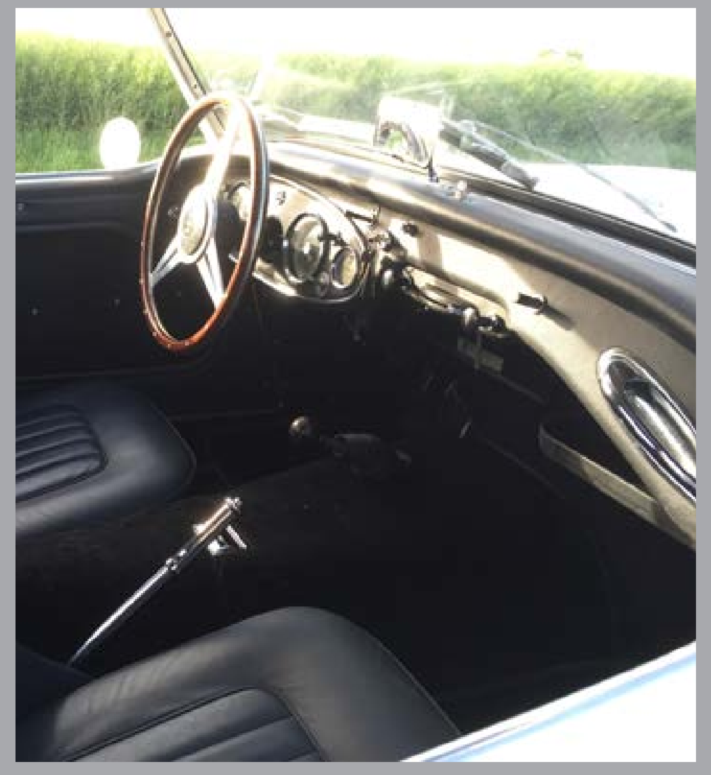
Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Donald Healey, pilote automobile réputé, associe son génie à des grandes entreprises, comme avec la marque Nash, produisant ainsi les autos Nash-Healey. Plus tard, il conçoit une automobile qui unifie l'ensemble de l'ingénierie automobile Britannique. La carrosserie dessinée par Gerry Cocker sera fabriquée par Jensen, le moteur emprunté à Austin, assemblée dans les usines MG et distribuée par le groupe British Motor Corporation. La première Austin-Healey 100 est un roadster sportif qui sera lancé en 1953. Particulièrement bien positionné entre les rustiques TR2 et la noble Jaguar XK, il est tout d'abord motorisé par un 4-cylindres de 2 660 cm3 de 90 chevaux. Il sera remplacé en 1956 par un six-cylindres en ligne typiquement britannique de 2.639 cm3 développant 102 chevaux couplé à une boîte à quatre rapports. La 100/6 reçoit la dénomination interne de BN4, c'est un roadster offrant deux petites places d'appoint. La carrosserie s'allonge par rapport à la 100 quatre cylindres pour loger le nouveau moteur et accueillir deux petites places supplémentaires. La calandre est désormais ovale à barrettes horizontales. Jugée plus bourgeoise que son prédécesseur, le roadster 100/6 offre une mélodie infiniment plus agréable en faisant ronronner ses six-cylindres. Cette série 100 permettra le lancement dès 1959 de la série des 3000.

Notre exemplaire est une très belle 100/6 BN4 de 1958. Comme tous les exemplaires de cette série, elle est dotée de deux baquets à l'avant ainsi que de ses petites places d'appoint à l'arrière. Proposée dans une jolie livrée beige avec l'intérieur en simili bleu nuit et moquettes noires, cet exemplaire a bénéficié d'une restauration totale et incluant des interventions sur la mécanique, la carrosserie, l'échappement, les amortisseurs, l'intérieur et le système de freinage. Elle bénéficie également d'une capote neuve de couleur bleue nuit ainsi que de side-screens et d'un couvre-tonneau. Les roues à rayons chromées ainsi que les pneus sont neufs. Le volant est typique des roadsters anglais de cette époque, à trois branches d'aluminium ajourées cerclées de bois clouté. Le tableau de bord est entièrement garni de cuir noir. Son 6 cylindres est accouplé à une boite à 4 rapports plus overdrive. Ce petit roadster Anglais est solidement ancré dans le mémoire collective comme l'un des plus beaux représentants de l'époque des petites décapotables à sensation. Première Austin-Healey munie d'un six-cylindres, sa ligne, ses qualités routières et son confort sont ici renforcées par une restauration récente qui font de cette voiture un exemplaire paré pour l'été prochain. La voiture sera livrée avec un dossier d'expertise récent.

After World War II, the famous pilot Donald Healey unites many British factories to make a new sportscar, with an Austin engine, bodywork drawn by Gerry Cocker and made by Jensen, and assembled in the MG factory and sold by the BMC network. The car is named Austin Healey 100, a roadster launched in 1953. Originally powered by a 2.660cc four-cylinder engine with 90 bhp, it will be replaced in 1956 by a 2.639cc straight-six engine with four-speed gearbox. The 100/6 BN4 offers two more seats behind two bucket seats, has a new ovoid-radiator grill and a stunning engine sound. Our model is a beige paintwork 1958 Austin Healey 100/6 BN4 with black leatherette inside. This example has been entirely restored, with mechanics, bodywork, exhaust, inside and brake system were reviewed. It is equipped with brand new dark blue hood, side-screens and tonneau-cover, chromed wheels and tires. The studded wooden steering wheel is typical from British roadsters. The six-cylinder is coupled with four-speed gearbox with overdrive. First straight-six powered Austin Healey, this iconic, well-restored and comfortable roadster is ready to go for summer roads and will flabbergast you with his charm. The car is delivered with an expertise.







« Accrochez-vous les enfants, papa accélère »

Marque :	Austin Healey
Modèle :	100/6 BN4
Millésime :	1958
Kilométrage :	1 047 miles au compteur
Motorisation :	six-cylindres en ligne
Cylindrée :	2 639 cm3
N° de série :	BN4 52518

Carte grise Française / French registration



43 000 / 48 000 €



Un roadster qui permet de rouler en famille
Une voiture déjà restaurée prête à prendre la route
Des sensations inégalables à son volant

253

1951 – JAGUAR XK 120 ROADSTER

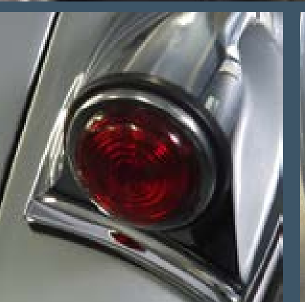
La présentation de la nouvelle Jaguar XK aura un retentissement inattendu dans le monde de l'Automobile. Présentée en 1948 à Earl's Court dans une couleur bronze, la 120 annonce la couleur… et promet près de 120 miles à l'heure. Elle sera l'une des voitures les plus performantes de son époque tout en étant belle à regarder sous tous les angles. Mue par un 6 cylindres à 2 arbres à cames en tête de 3,4 litres de cylindrées, elle se veut résolument sportive avec ses 180 chevaux. En 1950, lorsque la commercialisation est lancée la Jaguar XK roadster est fabriquée en acier et non plus entièrement en aluminium. L'année d'après c'est une version SE pour Spécial Equipment qui proposée. Une déclinaison coupé sera présentée en 1951, puis cabriolet en 1952. Son palmarès en course va assoir sa légende à tel point qu'aujourd'hui encore, elle fascine les collectionneurs du monde entier. Fort d'un succès commercial incontestable, la carrière de la XK ne faisait que commencer. En 1954, le 15 octobre, une évolution du modèle baptisée 140 prendra le relais de la 120 pour améliorer encore les qualités de la XK.

Le modèle que nous présentons est une magnifique XK 120 roadster de 1951. Il s'agit d'une des premières versions de la série reconnaissables aux feux d'ailes chromés. Importé des USA en France en 2000, ce roadster est dans les mêmes mains depuis cette date et n'aurait connu que deux propriétaires sur les vingt-cinq dernières années. Sa carrosserie est peinte dans un très élégant gris « metallic silver ». L'intérieur est en cuir noir avec des moquettes noires et elle possède son indispensable couvre tonneau. Les roues à voile plein sont toujours installées sur la voiture avec les caches arrière appelés « Spats », très caractéristiques de la XK 120. Au cours de son histoire, la voiture fut totalement restaurée à partir du châssis et sur une durée de trois ans. Fiable, son 3,4 L est préparé pour recevoir du sans-plomb et il est à noter que la pompe à eau, les carburateurs et les freins ont été refaits. Un dossier de factures accompagnera la voiture. Aujourd'hui dans un excellent état de conservation, avec juste ce qu'il faut de patine, il s'agit d'un exemplaire vraiment désirable. Les trois générations qui se sont succédé connaissent depuis longtemps sur le marché de la collection, le même succès qu'à l'époque auprès d'une clientèle exigeante. La XK 120 dans sa déclinaison roadster est la version originelle du mythe, celle qui allait élever la marque Jaguar au rang des plus prestigieuses au monde et continuer de faire rêver des générations de passionnés.

When the KX 120 was presented at Earl's Court, everybody went mad about this bronze tone car, fast, powerful and beautiful roadster, certified for 120 miles per hour which makes the XK one of the fastest cars in the world. The SE version was released in 1951 at the same time than the Coupé, the drop head coupé was presented the year after. The XK 140 was presented in 1954 and continued the incredible success of Jaguar Roadsters. Our model is a sublime XK 120 Roadster from 1951, imported from the USA to France in 2000, and remained in the same hands since that day. With silver sone paintwork and black leather inside, this car also have her tonneau-cover and the rear wheels "sprats" covers. The car was fully restored during three years and the 3.4 liters engine was adapted for unleaded gasoline. The water pump, carburetors and brakes were also remade. A full bill dossier is delivered with the car which remains is excellent condition and with a nice patina. The last generations knows the XK 120 very well and are still faithful toward the noble roadster from Coventry.











« Les lettres de noblesse de Jaguar sont un X et un K »

Marque :	Jaguar
Modèle :	XK 120 Roadster
Millésime :	1951
Kilométrage :	18 840 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne
Cylindrée :	3 442 cm3
N° de série :	671637

Carte grise française / French registration



90 000 / 110 000 €



La parfaite voiture à collectionner
Un canon de beauté automobile
La version originelle d'une lignée mythique

254

1987 - PORSCHE 911 3.2L CABRIOLET TURBO LOOK

Au salon de Francfort 1983 apparait la 911 3.2L. Son succès sortira Porsche des difficultés financières et contribuera à perpétuer à travers le monde la légende 911. La 3.2 L conserve la ligne et les suspensions originelles de la 911 avant le passage aux pare-chocs enveloppant et à l'électronique, elle est esthétiquement très proche de sa devancière la SC. Modernisée par l'installation de l'injection électronique, le modèle est devenu plus facile d'utilisation. Son 6 cylindres en ligne boxer porté à une cylindrée de 3.2 litres, développe désormais 231 chevaux et permet de dépasser les 240 Km/h. Le système de distribution est doté d'un nouveau tendeur de chaine hydraulique qui supprime les problèmes rencontrés sur les précédents modèles. La 3.2 L fera aussi honneur à la réputation de Porsche en matière de freinage, dotée de 4 freins à disques sans l'aide de l'ABS. L'évolution la plus importante au cours de sa carrière est l'adoption en 1987 de la boite de vitesse G 50 Gertrag avec commande de débrayage hydraulique. A l'intérieur, elle reçoit un de système de chauffage plus performant et des bouches de ventilation plus larges. Fiable et robuste, la 3.2 est un modèle idéal pour accéder au monde des sportives. La 3.2 L a été produite jusqu'en 1989 à 79 649 exemplaires, elle sera remplacée par la 964.

Le modèle présenté est un cabriolet livré neuf le 22 avril 1987. Il s'agit d'une très belle version « Turbo Look » non usine. Sa livrée lui va très bien, associant une peinture ardoise à un intérieur en cuir de couleur noir et complété par des jantes Fuchs. Produite pour le marché européen, elle est équipée de la climatisation, du régulateur de vitesse ainsi que des sièges électriques. La capote est en toile noire. La voiture est très belle car la peinture est neuve tout comme les jantes et les pneus et le pare-brise. S'agissant d'un millésime 87, la voiture est équipée de la fameuse boite de vitesse G50. L'embrayage a été changé à 128 000 kms, et la voiture fonctionne très bien. Les Porsche en général et les 3.2 L en particulier sont de plus en plus recherchées, c'est une occasion de s'offrir un des derniers modèles sortis dans une intéressante déclinaison cabriolet et avec le Turbo Look. Une valeur sûre et montante du marché de la collection. Ce modèle réputé « indestructible » offre un parfait compromis en sensations et facilité d'utilisation, c'est pourquoi il y a fort à parier que la génération 3.2 L atteindra très prochainement des prix bien plus élevés, attention aux regrets.

At the 1983 Frankfurt Motor Show appeared the Porsche 911 with new 3.2 liters engine. The wheelbase remains the classical one from original 911, before wrapping bumpers and electronics. It is very close to the 911 SC. The engine has a new electronic injection and 231 bhp. In 1987 it was coupled with the five-speed G50 Getrag gearbox for the first time. Our model is a 911 convertible delivered new on 22nd April 1987 and is a beautiful Turbo Look version not factory-made. With dark grey paintwork and black leather inside, the car is equipped with Fuchs wheels, electric seats, air conditioning, black canvas hood and speed regulator. It has brand new paintworks, windscreen, tires and and wheels. It also has the G50 Getrag gearbox and the clutch was changed at 128.000 kilometers. 3.2 l are being much in demand, even more in convertible and this is one of the last example ever made.





« Une sportive au coeur indestructible »

Marque :	Porsche
Modèle :	911 type 3.2L Cabriolet Turbo Look
Millésime :	1987
Kilométrage :	151 715 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres à plat «Flat 6»
Cylindrée :	3 164 cm3
N° de châssis :	WPOZZZ91ZHS150805

Carte grise française / French registration



55 000 / 65 000 €



Une Porsche agréable à regarder et à conduire
Une cote en hausse régulière
Un modèle référence dans la lignée des 911

255

1951 - MG TD

La firme Morris Garage est fondée en 1923, grâce au travail de Cecil Kimber. Afin de pas cannibaliser sa propre production, Morris préfère de créer une nouvelle enseigne, Morris Garages, en abrégé MG. L'octogone apparaît en 1924. William Morris a plusieurs fois déjà, parié sur le fait de produire une voiture de sport incorporant un maximum d'équipement de grande série. C'est en 1936 qu'il lance la TA. Elle est suivie en 1939 par la TB qui bénéficie d'un moteur 1.250 cm3 plus sophistiqué. C'est au tour de la TC, de faire son apparition, elle est chargée d'augmenter les ventes en outre-Atlantique. La TD arrive en 1949, elle emprunte un bloc dérivé de la TB, mais dispose d'une adaptation du nouveau châssis de berline Type Y sortie en 1947. Elle reçoit la suspension avant à roues indépendantes développé par le désormais célèbre Alec Issigonis. Esthétiquement, elle sera équipée de pare-chocs à l'avant comme à l'arrière, ainsi que de roues en tôle de plus petit diamètre remplaçant celles à rayons. Tout en conservant la mécanique de la TB et le look de la TC et ses portes suicides, la TD profite ainsi d'une technique actualisée. Plus rigide, mieux suspendue, elle gagne en tenue de route, confort et fiabilité. Son moteur est toujours le 1250 cm3 développant de 54 cv en propulsion. Elle offre quatre freins à tambours, et une transmission mécanique à quatre vitesses. Produite de 1949 à 1953 à plus de 30 000 exemplaires, dont 80% exportés outre-Atlantique, elle sera remplacée par la TF.

La voiture présentée propose une belle robe noire vernie, associée à un intérieur en cuir et moquettes de couleur rouge. La planche de bord en forme de vague est en bois. Sa calandre rouge est cordonnée à l'intérieur de la voiture et ajoute à l'allure de la belle. Comble du chic, les pneus sont à flancs à petits liserés rouges. Elle dispose d'une capote et d'un couvre-tonneau noirs ainsi que des side-screens en alpaga qui permettent une utilisation plus polyvalente de la voiture. En parfait état, notre exemplaire est de 1951 et provient des Etats-Unis comme la plupart de cette série. La voiture a bénéficié d'une restauration absolument complète, englobant réfection mécanique, de l'intérieur, du châssis et de la carrosserie. Un dossier de factures de pièces permet de mieux appréhender l'étendue du travail. Séduisante et belle à regarder elle est aussi prête à pendre la route. Symbole de cette époque marquée par la production d'automobiles racées, et distillant une ambiance sportive, c'est un cocktail à « sensations » que nous vous proposons à travers cette superbe MG dont la valeur aujourd'hui dans cet état est supérieure à 30 000 €. A vous d'en profiter.

Founded in 1923, Morris Garages, the octogon appeared in 1924 and William Morris decided to build cars based on large production models, but with strength power. In 1936 the TA was launched and then, in 1939 came the TB with the 1250cc four-cylinder engine. The TD appeared in 1949, with several technical improvements like independent wheels developed by Alec Ignossis, with the TB engine developing 54 bhp, four drum brakes and four-speed gearbox. The TD was produced from 1949 to 1953 with more than 30.000 examples. Our model is a 1951 TD offered in stunning condition, with black paintwork and red leather and wool carpets inside. The calendar is painted in red, and tires with matching red borders. The car is delivered with hood, hood cover and side screens. Our car is in perfect condition, coming from the United States and fully restored, from engine to wheelbase, like the inside and bodyshape. A large bill dossier resumes the entire work done. A unique occasion to by a very-well restored example of the british MG Roadster.



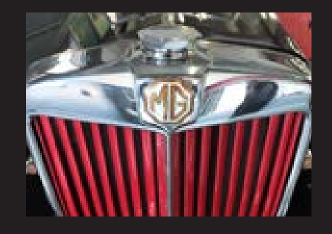
« La Midget n’en finit pas de progresser »

Marque :	MG
Modèle :	TD
Millésime :	1951
Kilométrage :	171 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 250 cm3
N° de châssis :	TD 5486

Carte grise française / French registration



28 000 / 33 000 €



Une fabrique de plaisir
Un exemplaire dans un état remarquable
A vous la petite anglaise

256

1958 – TRIUMPH TR3 A

C’est avec la Triumph TR3 que le succès naissant de la TR2 va se confirmer. Produite de 1955 à 1962, la TR3 se révèle être une TR2 légèrement retouchée, conservant ainsi l’ensemble de ses qualités sans dénaturer son dessin. Extérieurement, la proue évolue avec une grille de radiateur avancée surnommée « egg box » ou « boite à œufs » et des joints d’ailes en acier. Sur la poupe, les charnières de coffre sont chromées et non peintes. De nouvelles options tels que le hard top en fibre de verre et un siège arrière occasionnel pour une troisième personne viennent compléter l’évolution de la gamme. La TR3 confirme un succès commercial évident. La puissance du moteur gagne 5 cv grâce à deux carburateurs SU, augmentant la puissance à près de 95 cv. Souplesse du moteur, vivacité à bas régime et sonorité mélodieuse, ses qualités sont évidentes. Elle sera la première voiture de sport du marché à être équipée en série de freins à disques à l’avant. La TR3 A est une légère évolution de la TR3 avec des poignées de portes extérieures, une calandre agrandie, des phares moins proéminents ainsi qu’un couvercle de coffre. Elle gagne quelques chevaux et propose désormais 101 chevaux à 5000 tr/min. Baptisée «wide mouth» pour grande bouche, cette évolution héritera par la suite du nom TR3 A avec un A supplémentaire signifiant America. La TR3 A sera produite jusqu’en octobre 1961, à 90% pour les USA.

Le modèle présenté est une TR3 A de 1958. Comme la grande majorité des TR3 A, elle provient des Etats-Unis où elle fut livrée neuve. Son actuel propriétaire en fit l’acquisition en 1998, il y a donc 17 ans, la voiture étant alors déjà en France. En bon état général, cet exemplaire est de couleur rouge, associée à une sellerie en cuir noir à passepoil blanc et des moquettes noires. Elle est équipée des célèbres roues fils. Pour se protéger des intempéries, elle est dotée de sa capote et de ses side-screens noirs. La voiture a bénéficié d’une grosse réfection moteur en 2008 et est accompagnée d’un dossier de factures. Sa mécanique fonctionne donc bien. Elle vous fera goûter aux sensations pour lesquelles la TR3 est née : le frisson. Sa fiabilité et la vraie disponibilité de pièces de rechange permettent d’envisager une utilisation fréquente avec un entretien sans grandes difficultés. Belle et plaisante à rouler on comprend pourquoi sa popularité et sa cote sont toujours grandissantes. La Triumph TR3 est avec la MGA l’incarnation du roadster anglais des années 50. Simple et fiable, la TR3 a connu un franc succès durant sa commercialisation, succès qu’elle connait maintenant auprès des collectionneurs de toutes générations.

With the TR3, Triumph confirmed the success of the TR2. Produced from 1955 to 1962, the TR3 is a reviewed TR2 with the famous egg-box radiator grill. Fiberglass hard-top and rear-seats are now among the options list. With twin SU carburetors, the 4 cylinder engine delivers 95 bhp. She was first sportscar delivered with serial front disc brakes. The TR3A produces now 101 bhp which makes the car even faster than the TR2 and now has the famous “wide mouth”. Our model was produced in 1958 for the United States when delivered brand new. Her current owner bought it in 1998. It is painted in classic red with black leather with white trim inside. The car has wire-tires, hood and side-screens. The engine was remade in 2008. The car has a large bill dossier. With an easy maintenance and reliable engine, the TR3A is, like the MGA, the typical example of British roadsters from the 1950’s.



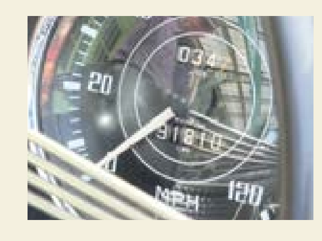
« L'incarnation du coude à la portière »

Marque :	Triumph
Modèle :	TR3 A
Millésime :	1958
kilométrage :	91810 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 991 cm3
N° de châssis :	TS 32 411 LO

Carte grise française / French registration



25 000 / 30 000 €



Une cote d'amour en hausse constante
Un « triomphe » commercial
Un roadster machine à sensations

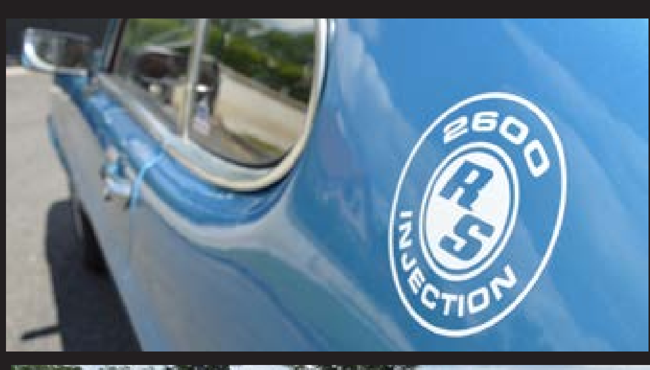
257

1973 - FORD CAPRI 2600 RS

Les débuts de la Ford Mustang aux Etats Unis en 1964 font l'effet d'une bombe dans le milieu des constructeurs automobiles. Un tel succès incita les filiales Ford anglaises et allemandes à étudier une automobile répondant aux mêmes critères que sa cousine américaine : une voiture simple, sportive, abordable et personnalisable à souhait. Ainsi nait la Ford Capri au salon de Bruxelles en Janvier 1969. Conforme aux attentes, la voiture est racée, avec un profil fastback et un long capot, style alors très en vogue aux Etats-Unis. Disponible à sa sortie avec cinq motorisations différentes et pléthore d'options, la Capri s'adapte à tous les clients, de la finition la plus basique aux versions luxueuses, en passant par les plus sportives. Pour l'Europe, elle sera construite à la fois en Angleterre et en Allemagne. Elle rencontrera un franc succès commercial avec 1.2 millions de Ford Capri MK1 vendues. En 1970, la gamme s'élargit et donne naissance au graal concernant ce modèle : la Ford Capri 2600 RS. C'est Jochen Neerspasch, responsable du département compétition de Ford, et le Ford Advanced Vehicule Opérations qui vont élever la Capri au rang des meilleures sportives de l'époque. L'ajout d'un système d'injection mécanique sur le V6 2.6L va faire monter sa puissance à 150 cv. Le modèle est en outre équipé de suspensions raffermies, de trains roulants corrigés et d'un pont autobloquant en option. Le tout avec un poids contenu de 1080 kgs. Le succès en compétition ne se fait pas attendre et la Capri RS va ainsi forger sa légende dans des compétitions telles que le Tour Auto ou au Mans. A ce jour, la Capri 2600 RS est le modèle le plus recherché de la gamme.

Notre bel exemplaire de RS est du 29 mai 1973 dans sa couleur bleu clair métal à bandes décoratives blanches. Sa sellerie en velours et simili noir est associée à un tableau de bord noir lui aussi. Les baquets, le volant à trois branches et les compteurs en disent long sur le caractère sportif de l'auto. L'intérieur est d'ailleurs d'origine et se trouve bien conservé. La peinture anciennement refaite est très propre, l'état général de présentation donc très satisfaisant. Comme toutes les RS, elle possède ses quatre phares, une calandre noire mat et des jantes à étoiles. Le dossier de la voiture fait montre d'un entretien régulier au cours des 10 dernières années comme la réfection du moteur en 2008, le réglage de l'injection Kugelfischer en 2009 ou le contrôle de l'allumage en 2014. Dotée d'une boite de vitesse mécanique à 4 rapports, elle offre des accélérations franches. La renommée de la 2600 RS, son palmarès et sa faible production de l'ordre de 3 532 exemplaires de route en font une pièce exclusive, extrêmement plaisante à conduire, et un investissement des plus sûrs. Performante, elle était à l'époque capable de rivaliser avec les meilleures sportives européennes. Un mythe pour toute une génération.

After the mythic Mustang released in 1964, her success encouraged Ford to make a special car for European market based on the same philosophy: simple, powerful, affordable and customable, then was born the Capri at the 1969 Brussels motor show. With a fastback stern and a long bow, the coupé was available with many engines and options. In 1970, the RS 2600 was developed by Jochen Neerspasch from the Ford Competition Department and became one of the best sportscar of its time. Developing 150 bhp, the 2.6 liters V6 engine made several race achievements at the Tour Auto or Le Mans. Our model is a RS2600 registered on 29th May 1973 in light metallic blue with white stripes and well-preserved original black velvet inside. The car was well maintained during the last ten years, like engine remade in 2008 or injection controlled in 2009 and the ignition in 2014. Equipped with 4-speed manual gearbox, this coupé was produced at only 3.532 examples and remains as a very good financial opportunity and a dream for every car collector.









« C’est loin d’être fini pour la Capri »

Marque : Ford
Modèle : 2600 RS
Millésime : 1973
Kilométrage : 14 370 km compteur
Motorisation : 6 cylindres en V
Cylindrée : 2 634 cm3
N° de châssis : GCECNB05210

Carte grise française / French registration



22 000 / 27 000 €



Une voiture performante ayant marqué sa génération
Une 2600 RS dans un très bon état général
Une voiture très rare dans nos contrées

1971 – BMW 2002 TII

La gamme à deux portes surnommées « 02 » sera lancée chez BMW en 1966. Alors que le constructeur n'est pas au mieux de sa forme, c'est toute une nouvelle clientèle qui va s'intéresser à ces coupés de caractère. C'est au designer Italien Michelotti, que l'on doit le design si caractéristique de cette nouvelle ligne de produits qui marquera pendant de nom-breuses années l'identité stylistique de la firme allemande. La 2002 Tii sera lancée en 1971. Joli petit coupé, la 2002 dispose d'une structure monocoque sur laquelle sont greffés les organes mécaniques et de suspensions. Le freinage est assuré par des freins à disques à l'avant et des tambours à l'arrière. La tenue de route est excellente sur le sec. Côté motorisa-tion, la 2002 est dotée d'un quatre cylindres de 2 litres de cylindrées à arbre à cames en tête. Son système d'injection Kügelfischer performant, permet de développer 130 ch. Couplé à une boite de vitesses à quatre rapports, la voiture affiche d'excellentes performances et un comportement moderne. Une très prisée boite 5 est disponible en option. Fiable et perfor-mante, elle est fidèle à la tradition de la firme Munichoise.

La voiture de notre vacation arbore une robe aubergine, sa couleur d'origine, qui la rend par-ticulièrement séduisante. Son intérieur est tout noir, de la sellerie au tableau de bord, les moquettes en revanche sont de couleur grise. Sortie en novembre 1971, cette voiture n'aurait connu que trois propriétaires. Elle est dotée d'un moteur à 4 cylindres délivrant 130 chevaux et d'une boite de vitesse à 4 rapports. Les éléments chromés comme la baguette de ceinture de caisse et les pare-chocs sont en excellent état. Elle dispose de deux feux addi-tionnels de calandre. Bien entretenue, la voiture fonctionne parfaitement. Dans ce but l'injection mécanique, sensible sur le modèle, avait fait l'objet d'une réfection complète. Notre 2002 possède sa carte FIVA lui permettant de participer aux grandes manifestations de voi-tures anciennes comme le Monte Carlo Historique, auquel elle a participé. Elle est aussi équipée d'un Tripmaster. Cet exemplaire dans un état exceptionnel affiche seulement 62710 kilomètres très certainement d'origine. Modèle important dans l'histoire de la marque, il mé-rite tout votre intérêt. D'abord parce que les BMW de cette génération restent encore très « abordables » sur le marché de la collection, ensuite parce qu'un exemplaire en excellent état comme celui que nous présentons est très difficile à dénicher. Performante, cette voi-ture vous procurera beaucoup de plaisir et pourrait rapidement se révéler être un excellent investissement.

The « 02 »-series from BMW was launched in 1966, drawn by the Italian designer Michelotti and the 2002 Tii was released in 1971. With this nice little coupé, BMW tried to raise a new range of customers. The car was powered by a 2-liters four-cylinder engine with overhead camshaft and Kügelfischer injection, delivering 130 bhp. With her 4-speed gear box, or 5-speed on demand, the car did had good performances and was very reliable. The car pre-sented in our sale has her original dark red paintwork, which is pretty much attractive. The inside is full black, from seats to dashboard, with grey carpets. Chromed elements and bumpers are in quite good condition. The mechanical injection has been entirely reviewed. The car has her FIVA card which allows her to race on many tracks like the Monte-Carlo His-torics, it is also equipped with a Tripmaster. With such an exceptional condition, the 69.710 kilometers are probably original. This model deserves your attention because of its im-portance in BMW's history, original examples are getting rarer and rarer and could be an excellent investment.





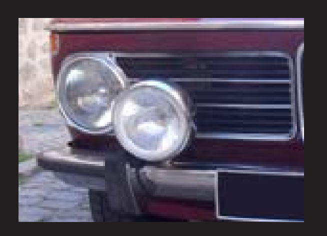
« Le coupé qui a tout changé chez BMW »

Marque :	BMW
Modèle :	Tii
Millésime :	1971
Kilométrage :	62 710 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres en ligne
Cylindrée :	1 990 cm3
N° de châssis :	2704584

Carte grise française / French registration



12 000 / 17 000 €



Un modèle emblématique pour BMW
Une voiture simple, racée et performante
Un design signature pour la marque

259

1956 - BENTLEY S1 RHD

Bentley, marque automobile prestigieuse s'il en est, fut créée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley et s'est établie à Cricklewood, au nord de Londres. Elle appartient aujourd'hui au gigantesque groupe Volkswagen et fait toujours figure de référence en matière de haut de gamme automobile. Bentley inscrira son nom au rang des marques de prestige en obtenant cinq victoires aux 24 Heures du Mans dans les années 1920. Les conséquences de la crise de 1929 auront raison de l'indépendance de Bentley qui tombe dans le giron de Rolls-Royce en 1931. Dès lors le développement des deux marques sera indissociable. La lignée des séries « S » est lancée en 1955 avec la S1 en remplacement de la « R ». Cette dénomination S1 fut attribuée rétrospectivement pour la distinguer des S2 et S3 qui allaient lui succéder. La Bentley S1 fut la dernière voiture de la marque animée par un moteur 6 cylindres en ligne. Esthétiquement, la S1 était très proche de sa cousine la Rolls Royce Silver Cloud. Le confort à bord est tout simplement exceptionnel, l'alliance du cuir et des boiseries permettent d'envisager sereinement des promenades au long court et la boîte de vitesse automatique à 4 rapports vient prolonger cette douceur. La voiture est longue, large mais d'une grande élégance, dégageant au premier regard une allure princière. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Sa remplaçante la S2 sera lancée en août 1959.

Notre Bentley S1 a été mise en circulation le 1er mars 1956. Fait important, elle appartient à la même famille depuis plus de 30 ans. Elle fut en effet achetée en 1985 et a ensuite été conservée par le même passionné durant toutes ces années, preuve de l'attachement de son propriétaire. Sa robe grise est associée à un intérieur en cuir de couleur rouge. Dans son jus, la voiture présente globalement bien, la carrosserie pourra cependant revoir quelques soins cosmétiques afin de retrouver sa beauté d'antan. Son intérieur d'origine présente une patine tout à fait satisfaisante et les boiseries sont en bon état général comme les tablettes en ronce de noyer. La pompe a essence a été récemment remplacée et la voiture est dotée de son contrôle technique. Cette voiture a l'historique stable représente une réelle opportunité de s'offrir une S1, première version de la célèbre série des « S » et dernière à être équipée du 6 cylindres. Cette Bentley au classicisme légendaire propose des charmes dont on ne se lasse pas. Elle reste une valeur sûre pour investir, avec une cote encore en devenir. Le plaisir et le luxe à portée de main, avec cette historique qui lui donne un petit supplément d'âme.

Bentley was created by Walter Owen Bentley on 18th January 1919 at Clicklewood, in north London. It now belongs to the VW Group. Bentley get many race success in the 1920's, especially at Le Mans with five victories. Because of 1929 black Friday, Bentley was bought by Rolls-Royce in 1931. In 1955, the S-Series replaced the R and is the last straight-six powered car. Very close to her cousin, the Silver Cloud, the inside comfort is still exceptional. Our S1 was delivered on 1st March 1956 and belongs to the same family since 30 years, bought in 1985. The grey paintwork is associated with red leather inside. The bodywork will need some cares to find her original beauty. The original inside has a nice patina with beautiful wooden veneers. The gasoline pump has been replaced. This car is a good opportunity to buy a beautiful S1 at an attractive price. Her legendary classicism is charming and her history makes this car a great lady.









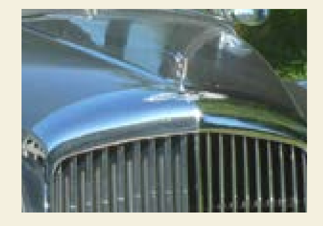
« Les Bentley sont comme les diamants : éternelles »

Marque :	Bentley
Modèle :	S1
Millésime :	1956
Kilométrage :	98 731 miles au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne
Cylindrée :	4 887 cm3
N° de châssis :	B 47 BC

Carte grise française / French registration



20 000 / 30 000 €



Un exemplaire intéressant pour accéder au mythe
Une ligne toujours aussi séduisante et élégante
Une Bentley au fan club international

1967 – VOLKSWAGEN BUGGY MARLAND

En 1963, Bruce Meyer est un designer de bateaux et de planches de surf basé en Californie, spécialisé dans la fabrique du polyester. Il lance l'idée d'une petite auto des plages avec carrosserie en stratifié de polyester sur une base on ne peut plus courante : la Volkswagen Beetle. Cette petite voiture n'a pas d'équivalent : dépourvue de portes, avec un museau très rond et un châssis raccourci, cette auto reçoit le châssis tubulaire modifié de la Coccinelle. En 1964 le premier Meyer Manx commence à sillonner les plages et tout le monde s'étonne de son allure à la fois novatrice et attachante. Meyer sent alors que sa création est en passe de devenir mythique. Il commercialise les Buggy en kit à partir de 1966 et cette voiture, symbole de toute une génération éprise de liberté, en plein esprit Sixties, rencontre un succès sans précédent. Le concept est repris par de nombreux constructeurs à travers le monde, dont l'entreprise Marland basée à Issy les Moulineaux qui lance le Monks Beach Buggy. Equipé du 4 cylindres à plat de 1584 cm3 de la Coccinelle, ce moteur développe la puissance de 50 chevaux pour une voiture pesant à peine 900 Kg. Les performances sont décoiffantes et l'esprit très Rock'N'Roll pour cet engin venu d'ailleurs.

Notre exemplaire est un très beau Buggy immatriculé le 4 Juillet 1967, faisant de ce Buggy l'un des premiers immatriculés en France. Il repose sur un châssis de Coccinelle lui permettant d'incorporer quatre places. Son moteur est celui du Combi Volkswagen de 1584 cm3 lui offrant plus de puissance que le 1300 de la Coccinelle. Couplé à une boîte Volkswagen à quatre rapports, cette petite voiture sautera de dune en dune. La carrosserie en polyester stratifié est de couleur verte pailletée avec sièges baquets en simili semblables à ceux qui équipaient la Simca Rallye 2. Ce Buggy dispose également de belles jantes polies, d'un petit espace de rangement à l'arrière des sièges et est équipé d'une capote. En excellent état de marche, cet incroyable véhicule vous fera voyager dans le temps car ses décors préférés n'ont pas changé : la plage et les routes ensoleillées. La cote en hausse des authentiques Buggies n'est que méritée au regard de son succès de l'époque et du caractère fun de l'engin. Simple d'entretien et d'utilisation, il est le prototype de la voiture plaisir, une manière différente de rouler où le plaisir n'est pas une question de vitesse pure.

In 1963, the boat-designer Bruce Meyer decides to make a car base on a Beetle wheelbase with polyester body. His creation will lead to the famous Buggy, designed to be drove on beaches in a entertaining way. The original Manx Buggy was available in 1964 and will be made by independent car makers all around the world. The French industry Marland will propose to French public the Monks Beach Buggy equipped with the Volkswagen Combi 1584cc flat-four engine, producing 50 bhp for less than 900 kg. Our example is a nice Marland Buggy registered on 4th June 1967 which makes it one of the first Buggy ever made in France. It has a 1600cc engine with VW four-speed gearbox. Its polyester body is painted in shiny green and has bucket seats, very close to the Simca Rallye 2's. This example also has large polished wheels, a small box behind rear seats and a hood. In excellent state of work, the rating of guanine Buggies is increasing thanks to the love felt by the 1960's youth. With a reliable engine and an easy maintenance, the Buggy proposes another way to drive, the Rock'N'Roll way.







« Le cabriolet des Yé-Yé »

Marque :	Volkswagen
Modèle :	Buggy Marland
Millésime :	1967
Kilométrage :	11 146 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres à plat
Cylindrée :	1 584 cm3
N° de série :	117548842227821

Carte grise française / French registration



9 000 / 12 000 €



La voiture symbole de toute une génération
La joie des balades en bord de mer au son du Rock'N'Roll
Le plaisir de rouler à l'état pur

261

1983 - JAGUAR XJ-S V12 H.E.

La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. La rupture de style est brutale, les lignes sont longues et tendues, avec une proue d'un tout nouveau dessin beaucoup plus en phase avec les courants stylistiques de l'époque. Elle fut présentée en 1975, il y presque 40 ans, positionnée comme une voiture de grand tourisme plus que comme une absolue sportive. Sa carrière va durer plus de 20 ans. Utilisant la plateforme de la XJ, elle est équipée d'un V12 de 5.3l de cylindrée développant 289 ch et accouplé à une transmission automatique à trois rapports. Le premier changement intervient en 1981 quand la XJ-S bénéficie d'un nouveau V12 baptisé «HE » pour High-Efficiency. Plus puissant délivrant 295 ch. Afin d'élargir sa clientèle, Jaguar décline aussi une version dotée d'un 6 cylindres de 3.6 développant 221 ch en 1983. Une version semi-découvrable XJ-SC sera lancée mais rapidement remplacée par un cabriolet. Les motorisations et les transmissions ne cesseront d'être améliorées jusqu'en 1996 date de l'arrêt de fabrication du modèle, après plus de 115 000 exemplaires produits. Cette XJS aura finalement trouvé son public offrant un vrai raffinement à l'anglaise et capable de « cruiser » à des vitesses soutenues en maintenant ses passagers dans un véritable confort.

Notre XJ-S est un coupé V12 de 1983. Il bénéficie donc du moteur « High Efficiency ». De couleur extérieure bleu marine, il possède un intérieur crème avec des boiseries claires. Il s'agit d'une seconde main achetée en 1998 par son actuel propriétaire. Cette voiture est dans un bon état général n'ayant parcouru que 130 000 km et reçu de nombreux soins il y a une dizaine d'année. Ainsi la peinture, la boite de vitesse et les amortisseurs avaient, entre autres, été revus. Elle a été entretenue chez Drivers Garage, le spécialiste de l'entretien des véhicules anciens et notamment des Jaguar. Une importante révision a d'ailleurs été réalisée en 2014. La XJS retrouve désormais auprès des collectionneurs une véritable cote d'amour parfaitement légitime. Sa devancière devenue bien plus onéreuse fait aussi par ricochet, augmenter les cotes de la XJS. Symbolique du style des années 70 et 80 revenant aujourd'hui à la mode, il viendra un jour où ces exemplaires s'échangeront à des niveaux plus élevés, sachez en profiter maintenant.

The Jaguar XJ-S has the difficult task to succeed to a myth, the E-Type. With its angular and tensed body shape, a new front, the stylish breaking is brutal, but in phase with the general production of the 1970's. It was no more designed as a sport car, but as a beautiful and comfortable Grand Tourism. Its career will last more than 20 years. In 1991, the XJS was modified, the brand being acquired by the Ford consortium. Our model is a dark blue 1983 H.E. V12 XJS coupé, second hand, bought by its current owner in 1998. In very good condition, it only ran 130,000 km and was very well maintained by Drivers Garage with recent paintwork, gearbox and front absorber, with an important service in 2014. It is a wonderful occasion to buy one of the most beloved British cars for its comfort, surely at the same level of the most prestigious and luxurious cars of its time, and with an increasing quotation for next years due to prices realized by the E-Type.



« Un tigre dans le moteur d'une Jaguar »

Marque :	Jaguar
Modèle :	XJ-S V12 Coupé
Millésime :	1983
Kilométrage :	130 550 km au compteur
Motorisation :	12 cylindres
Cylindrée :	5300 cm3
N° de châssis :	SAJJNAEW4BC108889

Carte grise française / French registration



5 000 / 8 000 €
(sans réserve)



Un dessin original méritant un véritable intérêt
Un coupé cossu au grand confort
La noblesse et la souplesse du V12

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros.
Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :
Automobilia :
20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC
Véhicules :
16,67% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

Attention :

- **+ Lots faisant partie d'un vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC**
- **° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.**
- *** Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.**
- **# Lots visibles uniquement sur rendez-vous**
- **~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.**

  Les Annexes I et II de la CITES se transcrivent en Annexes A et B dans l'Union Européenne (U.E.). Les objets et spécimens présents dans cette vente aux enchères et appartenant à des espèces inscrites en Annexe I/A, II/A et II/B, comme indiqué dans le catalogue ou lors de l'exposition au niveau des lots, sont antérieurs à 1947.

  Ils peuvent être vendus en faisant référence au cas dérogatoire du règlement 338/97 du 9/12/1996.

  Ils peuvent circuler librement dans l'Union Européenne sous réserve de la présentation d'un justificatif de provenance licite que constitue le bordereau d'adjudication accompagné du catalogue.

  La circulation des espèces non inscrites aux Annexes et non protégées par le Code français de l'Environnement est libre dans l'U.E.

  Il est important de préciser que la possession des documents exigés par la CITES pour les spécimens appartenant à des espèces classées en Annexe I/A, II/A ou II/B permet leur commerce et leur transport à l'intérieur de l'U.E. mais n'autorise pas pour autant leur exportation en dehors de l'U.E.

  Il faut pour cela solliciter, auprès du service CITES géographiquement compétent, un permis d'exportation. A noter que ce dernier peut être refusé par l'U.E. et n'implique pas la délivrance automatique du permis d'importation correspondant par le pays de destination. Toutes ces démarches sont à la charge de l'acheteur.

  Le bordereau d'adjudication et le catalogue de la vente sont à conserver.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

Seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année…) portées au catalogue reproduisent les indications figurant sur les titres de circulation. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs ….) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

Les véhicules sont vendus en l'état au jour de la vente. Pendant l'exposition préalable à la vente, il appartient aux acheteurs d'apprécier l'état des véhicules, les éventuels défauts, restaurations, manques, accidents ainsi que leur valeur. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicules (titre de circulation, contrôle technique…) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Certains véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition.

La SAS CLAUDE AGUTTES informe les acheteurs que compte tenu de la nature des véhicules proposés à la vente, la plupart des véhicules ont fait l'objet de restaurations.
IMPORTANT: il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc) .
La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations

GARANTIES
Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente.
L'ordre du catalogue sera suivi.
La responsabilité des visiteurs de l'exposition pourra être engagée en cas de dommage aux tiers ou aux objets et véhicules présentés, résultant de la manipulation de ces derniers sans accord préalable et surveillance de la SAS claude Aguttes. Les reproductions au catalogue des objets et véhicules, aussi fidèles que possible, ne sont pas contractuelles.

Une exposition préalable permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune

réclamation une fois l'adjudication prononcée. Les reproductions au catalogue des oeuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.
Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation.
L'état de conservation des oeuvres n'est pas précisé dans la catalogue, les acheteurs sont donc tenus de les examiner personnellement avant la vente. Il ne sera admis aucune réclamation concernant d'éventuelles restaurations une fois l'adjudication prononcée.
Les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'oeuvre par l'acheteur ou par son représentant.

ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.
En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.
Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, nous acceptons gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Notre responsabilité ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.
Nous acceptons gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. Nous n'engageons pas notre responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit.
En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agrée par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre. **Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.**

RETRAIT DES ACHATS

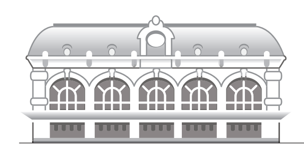
Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente, seront à enlever sur rendez-vous, une fois le paiement encaissé, à l'Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux.
Contact pour le rendez-vous de retrait : + 33 4 37 24 24 24.
Il est conseillé aux adjudicataires de procéder à un enlèvement de leurs lots dans les meilleurs délais afin d'éviter les frais de magasinage qui sont à leur charge.
Le magasinage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit.
Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.
Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.
Les formalités d'exportations (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation) des lots assujettis sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de 2 à 3 mois. L'étude est à la disposition de ses acheteurs pour l'orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes à la Direction des Musées de France.

REGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.
Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjugé ne peut etre délivré à l'acheteur que lorsque la société en à perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.
Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :
• Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
· Jusqu'à 3 000 €
· Ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
• Paiement en ligne sur (jusquà 1500 €)
http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp
• Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaire ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture

Banque de Neuflize, 3 avenue Hoche 75008
Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS
Code Banque 30788 – Code guichet 00900
N° compte 02058690002 – Clé RIB 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 –
BIC NSMBFRPPXXX

• Carte bancaire (sauf American Express et carte à distance)
• Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)
· Sur présentation de deux pièces d'identité
· Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque
· La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement
· Les chèques étrangers ne sont pas acceptés



Claude AGUTTES
Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

www.aguttes.com

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY
164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : + 33 1 47 45 55 55
Fax : + 33 1 47 45 54 31

HÔTEL DES VENTES DE LYON BROTTEAUX
13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : + 33 4 37 24 24 24
Fax : + 33 4 37 24 24 25

PRÉSIDENT
Claude Aguttes

DIRECTEUR GÉNÉRAL
Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ
Claude Aguttes
claude@aguttes.com
Collaboratrice Claude Aguttes :
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
clermont-tonnerre@aguttes.com

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS
Claude Aguttes, Séverine Luneau, Sophie Perrine, Diane de Karajan, Agathe Thomas

INVENTAIRES ET PARTAGES
Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné.

En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse **serviceclients@aguttes.com**, *ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes*

Imprimeur :
Corlet - 02 31 59 53 16

DÉPARTEMENTS D'ART

ARGENTERIE, CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com

ARTS D'ASIE
Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART NOUVEAU ART DÉCO
Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Antonio Casciello
01 40 10 24 02
casciello@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART PRIMITIF
Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Geoffroi Baijot
voitures@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE
Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com
Contact Lyon :
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

CARTES POSTALES, LIVRES ANCIENS ET MODERNES, AFFICHES, AUTOGRAPHES DOCUMENTS ANCIENS, TIMBRE-POSTE
Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

TABLEAUX XIXEME IMPRESSIONISTES MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES PEINTRES RUSSES, ORIENTALISTES ET ASIATIQUES ART CONTEMPORAIN
Charlotte Reynier-Aguttes
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com
Neuilly
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com
Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne Jouannet
jouannet@aguttes.com
Lyon
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Administration
Lindsay Dias
dias@aguttes.com

HAUTE COUTURE
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

HAUTE ÉPOQUE
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

INSTRUMENTS DE MUSIQUE
Neuilly-Lyon
Richard Lefebvre des Noettes
01 47 45 93 06
desnoettes@aguttes.com

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS
Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Administration :
Anne-Marie Roura
duboucher@aguttes.com
Organisation et coordination :
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Administration
Lindsay Dias
dias@aguttes.com

PHOTOGRAPHIES
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

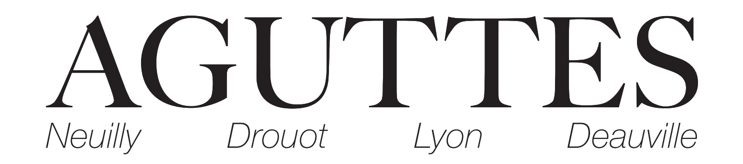
VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES
www.gersaint.com
David Epiter
gersaint@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE
Alexandra Baranger
baranger@aguttes.com
Facturation vendeurs Neuilly-Lyon
Isabelle Mateus
mateus@aguttes.com
Facturation acheteurs Neuilly
Gabrielle Grollemund
01 41 92 06 41
grollemund@aguttes.com
Facturation acheteurs Lyon
Jérémy Sarelo
04 37 24 24 26
sarelo@aguttes.com

COMMUNICATION GRAPHISME
Élisabeth de Vaugelas
01 47 45 93 05
vaugelas@aguttes.com
Luc Grieux
01 47 45 91 56
grieux@aguttes.com

PHOTOGRAPHE
Rodolphe Alepuz
01 47 45 93 05
web@aguttes.com



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

Précisez votre demande / Precise your request :

◯ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

◯ ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE / TELEPHONE BID FORM



AUTOMOBILIA
AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION

Samedi 20 juin 2015
à 14h30
Lyon-Brotteaux

À renvoyer avant le
Vendredi 19 juin à 18h

par mail à / please mail to :
bidlyon@aguttes.com

ou par fax / please fax to :
(33) 04 37 24 24 25

Les ordres d'achat ne seront pris en compte qu'accompagnés d'un RIB et d'une pièce d'identité.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, ainsi que des conseils aux acheteurs, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-contre.
(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).
Pour les lots estimés en dessous de 300 € seuls les ordres d'achat fermes seront acceptés.
La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse.

I have read conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits in euros. (These limits do not include fees and taxes).
No telephone bids will be accepted for lots estimated under 300 €
The telephone bidder agrees to bid up to the low estimate.

Date & signature :

NOM / NAME ....

PRÉNOM / FIRST NAME ....

ADRESSE / ADDRESS ....

.... CODE POSTAL / ZIP CODE ....

VILLE / CITY .... PAYS / COUNTRY ....

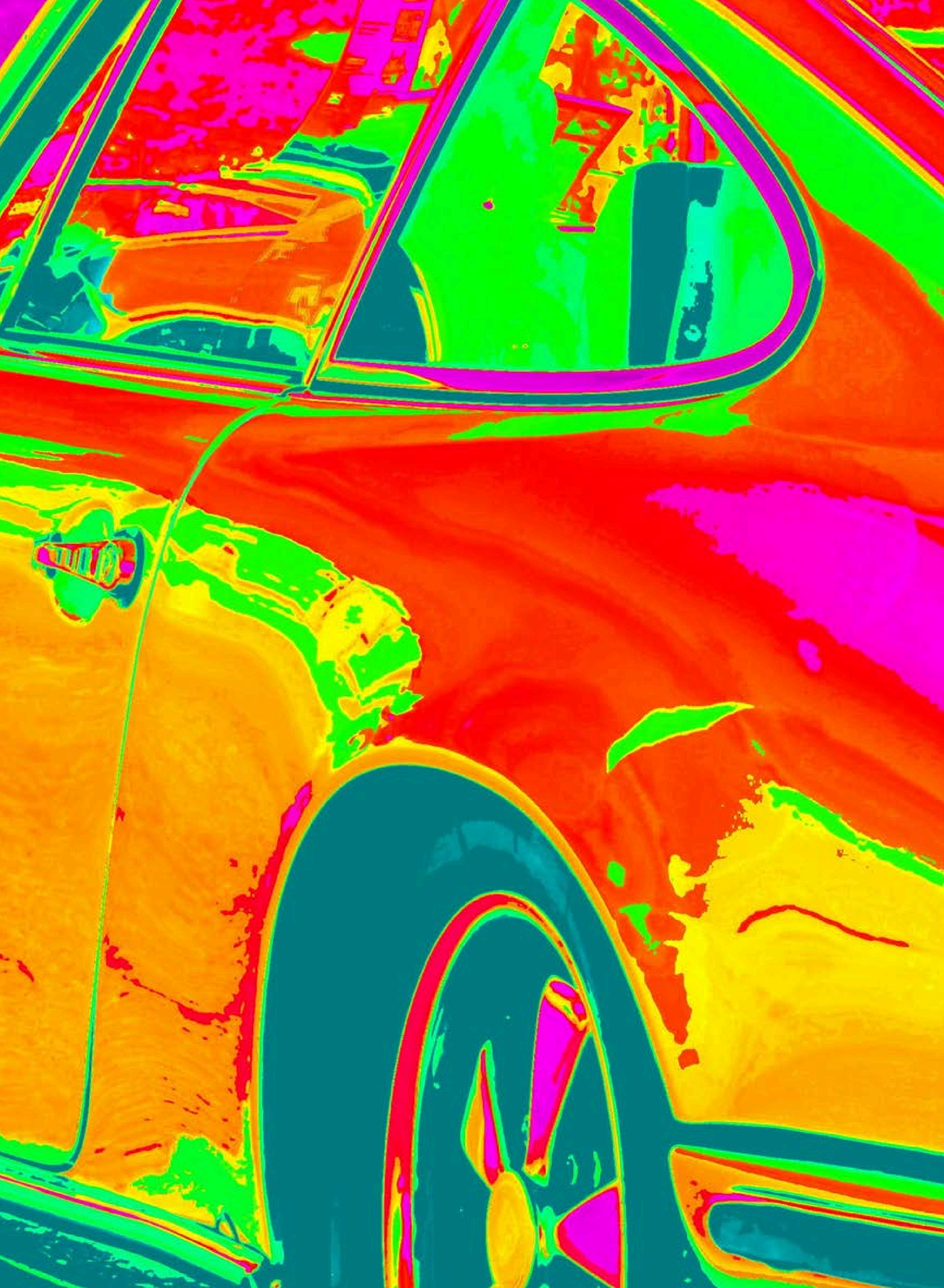
TÉLÉPHONE 1 .... TÉLÉPHONE 2 ....

MAIL ....



ENREGISTREZ-VOUS DIRECTEMENT EN LIGNE
SUR WWW.AGUTTES.COM
VIA CE FLASHCODE

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS / TOP LIMIT OF BID IN EUROS





AGUTTES

Hôtel des Ventes de Neuilly - 164 bis, av Ch. de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél. : 01 47 45 55 55
Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux - 13 bis, place Jules Ferry - 69 006 Lyon - Tél. : 04 37 24 24 24